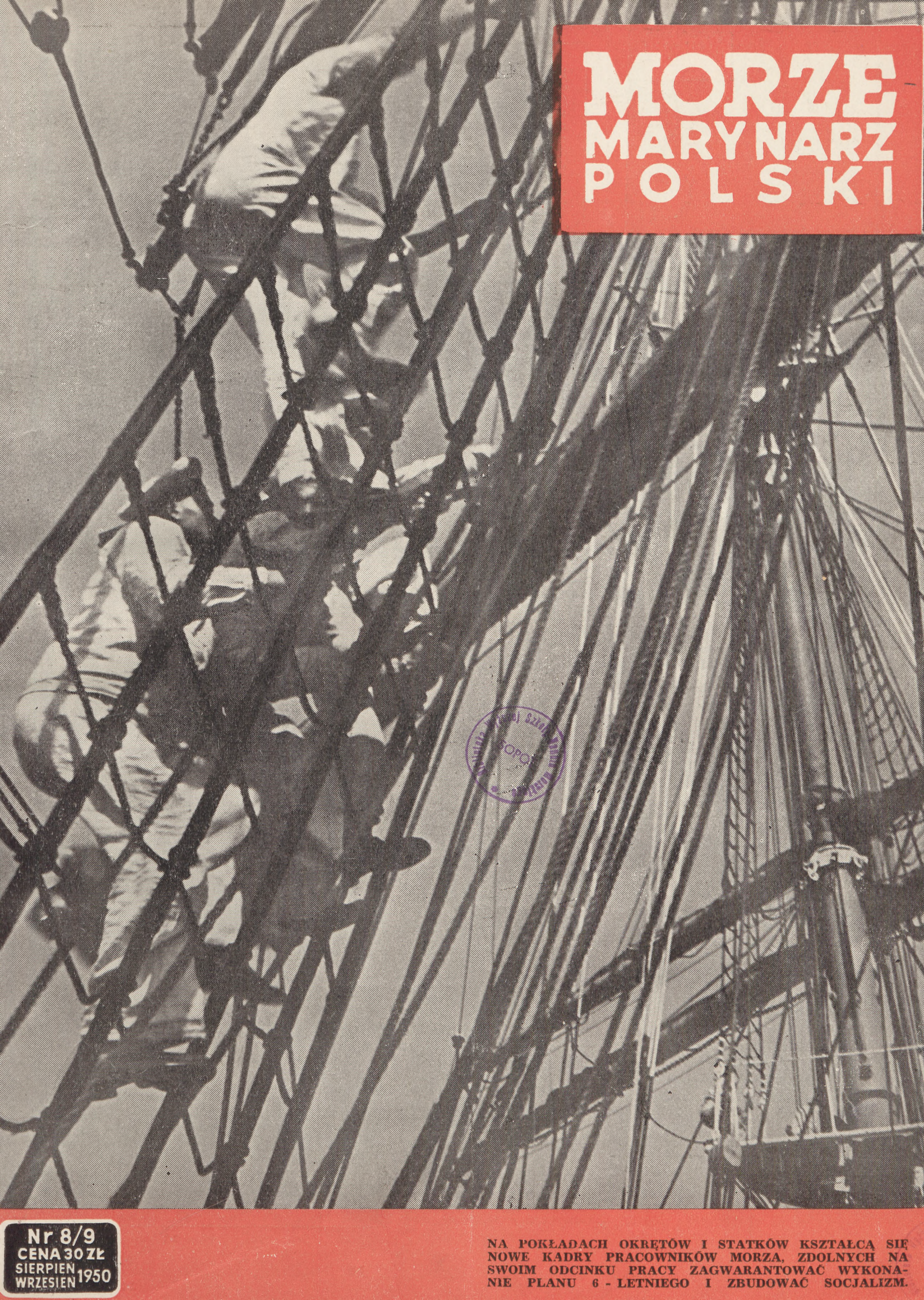




MORZE MARYNARZ POLSKI



Nr 8/9
CENA 30 ZŁ
SIERPIEN
WRZESIEŃ 1950

NA POKŁADACH OKRĘTÓW I STATKÓW KSZTAŁCĄ SIĘ
NOWE KADRY PRACOWNIKÓW MORZA, ZDOLNYCH NA
SWOIM ODCINKU PRACY ZAGWARANTOWAĆ WYKONA-
NIE PLANU 6 - LETNIEGO I ZBUDOWAĆ SOCJALIZM.



MORZE
MARYNARZ
POLSKI

fot. K. Komorowski

Od Wydawnictwa

Wydanie szeregu numerów naszego miesięcznika pod wspólną nazwą „Morze i Marynarz Polski” spełniło już swoją rolę i znalezienie jednego tytułu stało się obecnie koniecznością. Począwszy od następnego numeru pismo nasze ukazywać się będzie pod nazwą „Morze”.

Już od przyszłego numeru Czytelnicy otrzymają nasze pismo w zmienionej formie. Inna będzie technika druku, układ graficzny i sam charakter pisma. Wszystkie te zmiany spowodują w rezultacie ukształtowanie się całkiem nowego zewnętrznego i wewnętrznego charakteru pisma.

Ale nie potrzebują się martwić liczni Prenumeratorzy i Czytelnicy, którzy bądź — kolekcjonują numery naszego miesięcznika, bądź — przywiązali się do jego dotychczasowego wyglądu.

Zmiana ta dokonana została w intencji oddania do rąk Czytelnika pisma o jeszcze staranniejszym układzie i bardziej estetycznej formie, pisma — któreby godnie spełnić mogło powierzone mu zadanie — realizowania na swych łamach wytycznych ideowych i zadań nowej Ligi Morskiej wśród szerokich rzesz społeczeństwa. Na zmianę formy miesięcznika wpłynęła również konieczność wydawania pisma w znacznie większym nakładzie, rozrosło się ono bowiem, rozszerzyło koła swych Sympatyków — Czytelników i Prenumeratorów, stało się pismem w dosłownym znaczeniu masowym.

Sądźmy, że zmianę, jaka zajdzie w naszym piśmie od przyszłego numeru Czytelnicy powitają z zadowoleniem, że będzie ona w konsekwencji również wyrazem ich intencji i ich życzeń.

WYDAJE

Zarząd Główny Ligi Morskiej

Redaguje Komitet Redakcyjny

Redaktor Naczelny

Stanisław Sierecki

Adres Redakcji:

Sopot, ul. Czerw. Armii 83, tel. 513-48

Oddział w Warszawie:

Warszawa, ul. Widok 10, tel. 705-29

Adres Administracji:

Warszawa, ul. Widok 10, tel. 86-210.

W dniach 20 i 21 bm. odbył się w salach Politechniki Gdańskiej Zjazd Racjonalizatorów Morskich. W sprawozdaniu o rozwoju ruchu racjonalizatorskiego na Wybrzeżu padło szereg cyfr — jak np.: zatwierdzone i wprowadzone w roku 1949 usprawnienia przyniosły w stosunku rocznym 6,5 miliona złotych oszczędności, natomiast rok bieżący przynosi 9,5 miliona złotych oszczędności. Na premie dla wynalazców przyznano 650 000 złotych. Klub techniki i racjonalizacji samej Stoczni Gdańskiej zrzesza już 100 członków. To samo dzieje się we wszystkich innych gałęziach przemysłu morskiego.

Zjazd rozpatrzył szereg zagadnień, mających na celu ułatwienie pracy doświadczalnej racjonalizatorom jak: możność korzystania z laboratoriów, oddanie do ich dyspozycji szeregu nowych urządzeń portowych produkcji krajowej i zagranicznej w celu ich dokładnego poznania i wzmoczenia ich wydajności pracy, oraz skompletowania doświadczanego kolegium technicznego w celu szybszego rozprawy pomysłami, a co za tym idzie, wprowadzenie w życie coraz to większej ilości cennych pomysłów.

Jeszcze nie przebrzmiało echo uroczystości, związanych z Dniami Morza, a już większe święto zaabsorbowało społeczeństwo trójmiasta. Rocznicą Manifestu PKWN — 22 lipca.

Takich manifestacji, tak udekorowanych domów, wystaw i ulic, takich iluminacji nie widział dawno Wybrzeże. A do tego wszystkiego należy dodać wewnętrzne zrozumienie ważności tego dnia, jakiego wyraz dali wraz z całym narodem, ludzie pracy Gdyni — Sopotu — Gdańska. Nie było instytucji, która by nie wykonała zobowiązań podjętych w ramach Czynu Lipcowego, Czynu pokazującego wszystkim imperialistycznym podżegaczom wojennym i ich satelitom — jak wzrastają siły obozu pokoju, jak społeczeństwo polskie buduje w swym kraju nowe życie — socjalizm.

Gdy w dniu 13 sierpnia podsumowano wyniki II etapu morskiego współzawodnictwa pracy — okazało się, że przyniosło ono w konkretnych cyfrach wzrost średniej wydajności pracy, który obecnie w portach Gdynia — Gdańsk wynosi około 46%. To mówi samo za siebie. Wprowadzenie nowych socjalistycznych form pracy, zużytkowanie nowych pomysłów racjonalizatorskich, ciągła walka o lepszą wydajność, o wyciągnięcie jak najwyższej normy, skrócenie do minimum postoju statków w portach, przedterminowe wykonanie planów połowów, a wreszcie przystąpienie do współzawodnictwa pracy jednostek Polskiej Marynarki Handlowej — to osiągnięcia, — gwarantujące przedterminowe wykonanie Planu Sześciolatniego na odcinku morskim.

Gdy spotyka się dwóch „tubylców” z Wybrzeża — z zasady pada pytanie: Przyjechała rodzina?... — I oto coraz mniej słychać potwierdzeń... Świat się przewraca — sezon — mo-

rze — pogoda — a rodziny brak...

I tu oddajemy hold akcji czasów. Coraz mniej tzw. „letników”, a coraz więcej „wczasowiczów” widać nad Bałtykiem. Górnicy, hutnicy, włókniarze... a w ostatnich czasach zawitali tu nawet goście z daleka. Przybyła mianowicie grupa czeskich oficerów, których zakwaterowano w Wojskowych Domach Wypoczynkowych na Wybrzeżu.

Często spotkać ich można było w Gdańsku, gdy podziwiając wylaniające się z

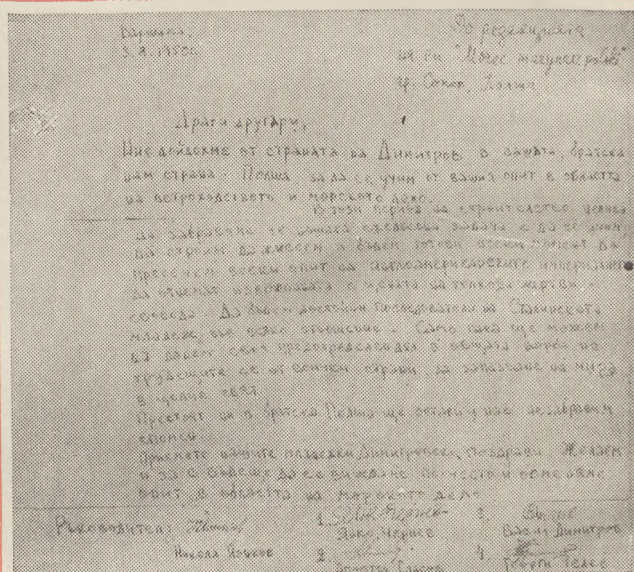
pod rąk gdańskich robotników coraz to nowe fragmenty starego miasta — brała ich raptem chęć do roboty. Zrzucali kurtki — i zakaśawszy rękawy zabierali się do usuwania gruzów, przynagając się nawzajem wesołymi okrzykami. Spotkać ich było można, gdy na milej pogawędce z ludźmi pracy całej Polski, spędzali czas na wycieczkach białymi, smukłymi statkami Żeglugi Przybrzeżnej — „Barbarze” czy „Pannie Wodnej”.

W ciągu ostatnich dni sierpnia całe Wybrzeże żyło pod wrażeniem wyborów delegatów na Kongres Pokoju.

Nie chcemy rozlewu krwi i leż... ręce precz od Korei, ręce precz od spokoju naszych ognisk domowych — oto hasła głoszone przez obywateli Wybrzeża na konferencji Obrońców Pokoju.

Wypowiedzi uczestników konferencji, świadczące o zrozumieniu ważności apelu sztokholmskiego poparte zostały przez nowe zobowiązania produkcyjne.

Spółceństwo Wybrzeża wybrało już swoich delegatów. Ludzi aktywnych, przodowników pracy i nauki. Ludzi, którzy na Kongresie złączą swe głosy ze wszystkimi miłującymi pokój, którzy stwierdzą, że żadna walka nie będzie zbyt ciężka dla tych, którym przyświeca cel — POKÓJ.



Powyższy list otrzymała nasza redakcja od grupy młodzieży bułgarskiej, która uczestniczyła w kursie żeglarskim na Wybrzeżu Bałtyku. Po przetłumaczeniu na język polski — list brzmi jak następuje:

Warszawa, 3. 8. 1950 r.

Do

Redakcji „Morze — Marynarz Polski”

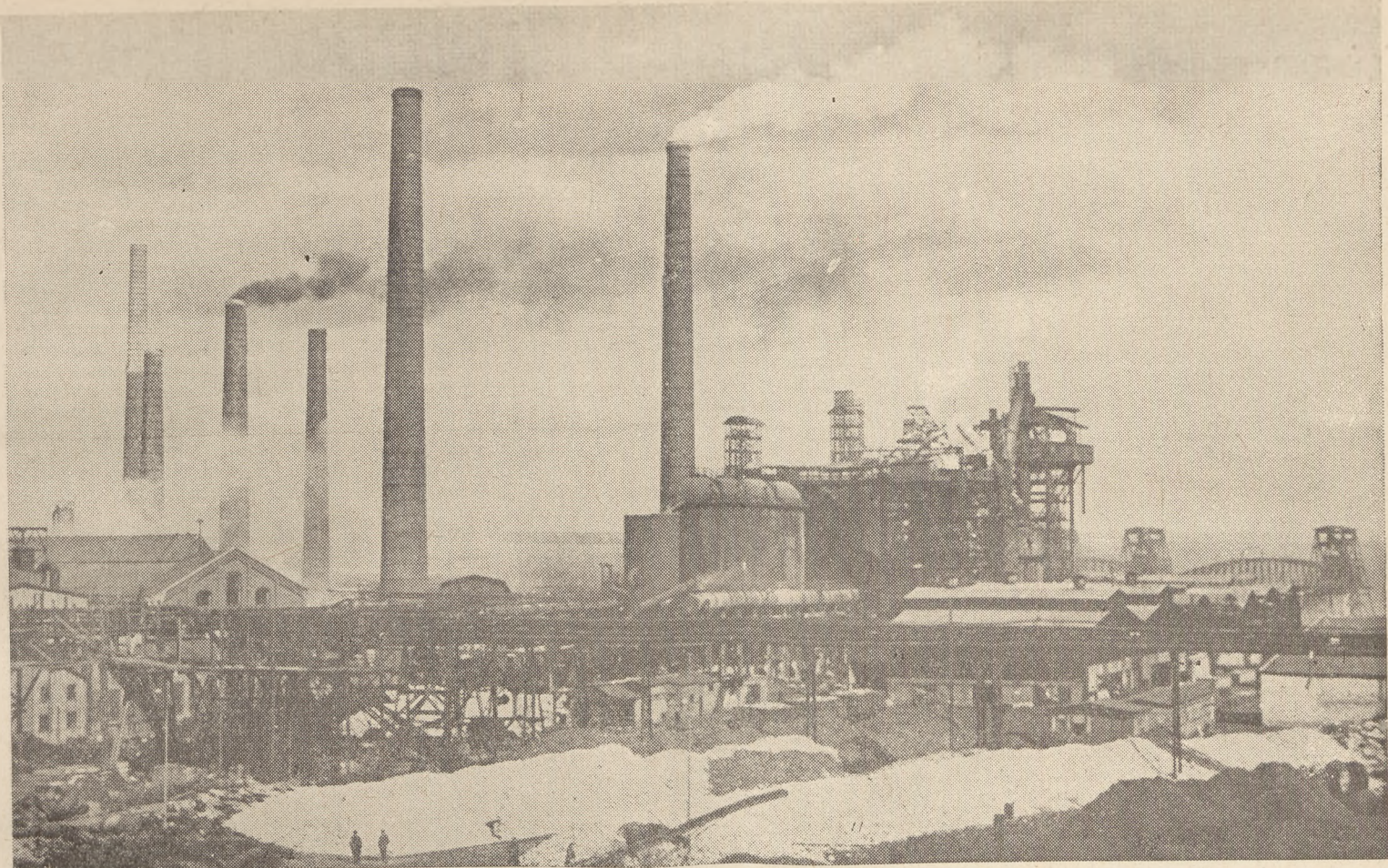
Sopot — Polska

Drogi przyjaciele!

Przybyliśmy z kraju Dymitrowa, do Waszego braterskiego kraju, aby uczyć się na Waszym doświadczeniu na odcinku lotnictwa i spraw morskich.

W tym okresie budownictwa musimy codziennie wykonywać swe zadania i uczyć się. Budujemy i żyjemy, będąc gotowi w każdej chwili udaremnić każdą próbę amerykańskich imperialistów i ponieść każdą ofiarę w obronie wolności. Będziemy wzorować się na młodzieży Stalinskiej na każdym odcinku. Damy też poważny wkład w dzieło walki robotników wszystkich krajów, o zapewnienie pokoju na całym świecie.

Pobyt w bratniej Polsce pozostawił nam niezapomniane wspomnienia. Przyjmijcie pozdrowienia od młodzieży Dymitrowa. Pragniemy nadal częściej wymieniać swe doświadczenia w morskich zagadnieniach.



SOCJALIZM *zmierza* DO KÓJ

Kiedy umilkły brawa i delegat Komitetu Miejskiego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej zszedł z mównicy, a przewodniczący zebrania otworzył dyskusję nad wygłoszonym referatem, wnet podniosło się kilka rąk prosząc o głos. Kolejno wstawali — jeden po drugim — ludzie w szarych i granatowych roboczych kombinezonach, twardzi żołnierze pokoju — i przemawiali. W miarę jak mówili głos ich stawał się donośniejszy, i twardszy, a dłonie zaciskały się w pięści. Mówili o agresji amerykańskiej przeciw ludowi koreańskiemu, o bombardowaniu wsi i miast, szpitali i szkół... Kiedy zaś wymawiali owe dalekie, dźwięczne nazwy koreańskie — brzmiały one w ich wypowiedziach jak nazwy ulic Gdyni lub Gdańska. Rację miał poeta, który powiedział: — „Korea — tak nazwij swój dom”. — „Problemy frontu nad rzeką Nachtong i walki z imperialistycznym najeźdźcą z Wall Street znalazły żywy oddźwięk w walce o produkcję, o wykonanie Planu Sześcioletniego w naszym kraju.

Czy było to w obszernej świetlicy Stoczni Rybackiej, w „Unionie”, albo w jasnej sali „Trzynastki”, czy było to w Gdańsku, Gdyni albo w Szczecinie

— jaka w tym różnica?... Kto z nas nie uczestniczył w takim właśnie zebraniu, gdzie obok spraw imperialistycznej agresji na Korei — nie stawiano zagadnień naszego wkładu w dzieło walki o pokój, w realizację szczytnych zadań postawionych przez KC PZPR przed całym narodem. Bowiem realizacja Planu 6-letniego — to nowe zwycięstwo na froncie walki przeciw knowaniom handlarzy śmierci, nowe zwycięstwo wielkiej, słusznej sprawy, o którą walczy zarówno koreański żołnierz, strajkujący doker Belgii, obywatel Niemieckiej Republiki Demokratycznej budujący nowe Niemcy, Niemcy pokoju, jak i wykuwający zręby socjalizmu polski robotnik. Front pokoju nie zna granic państwowych i nie określa go narodowości tych czy innych ludzi, ich kolor skóry lub język. Dowiódł tego wydatnie apel sztokholmski, którego rezultaty dały jasne świadectwo jak niezmożone są siły obozu postępu i pokoju na czele którego kroczy jego niezłomna ostoja Wielki Związek Radziecki, a jego niezwyciężona armia jest najlepszą ręką bezpieczeństwa, najdobitniejszym argumentem wobec zbrodniczych poczynań piratów z Waszyngtonu, wracających na drogę Hitlera.

Ale powróćmy do zebrania od którego rozpoczęliśmy artykuł... Powiedzieliśmy już, że po referacie wywiązała się ożywiona dyskusja, kiedy to problem dalekich pól gaolianu nad rzeką Nachtong stał się bliski jak łany zboża na Żulawach, jak własny rodzinny dom. Gdy dyskusja dobiegła końca i wynikła potrzeba jej podsumowania — podniósł się z tylnych rzędów jeden z robotników prosząc o głos... Przewodniczący przyzwalając skinął ręką.

„Towarzysze — zabrał głos robotnik — Partia nasza postawiła przed nami wielkie zadanie. Na każdego z nas, obojętnie w jakim zawodzie i na jakim stanowisku pracuje, obojętnie czy jest partyjny czy nie — spada odpowiedzialność za jego wykonanie. W tej wielkiej bitwie o wykonanie Planu 6-letniego nie może braknąć żadnego z nas. Niech rośnie nasza siła, siła całego obozu pokoju pod przewodnictwem Związku Radzieckiego, niech rośnie w naszym kraju socjalizm...”

A kiedy śpiewano później Międzynarodówkę — echo jej strof musiało na pewno dotrzeć ponad gwiazdami Kremla aż po okopy na stokach koreańskich wzgórz.

(s)

UMIŁOWANIE MORZA PRZEKUJEMY W PRACĘ DLA POLSKI LUDOWEJ

MIECZYŚLAW WĄGROWSKI
PREZES ZARZ. GŁ. LIGI MORSKIEJ

Tegoroczne „Dni Morza” organizowane przez Ligę Morską na Wybrzeżu i w całym kraju, stały się manifestacją na rzecz światowego obozu pokoju, stały się przeglądem naszych osiągnięć w pracy na morzu, osiągnięć, które, wzmacniając siłę gospodarczą i obronną Polski Ludowej, wzmacniają tym samym siłę obozu pokoju.

500-kilometrowe Wybrzeże, wyzwolone przez bohaterką Armię Radziecką i walczące u jej boku Wojsko Polskie, tętni dziś twórczą pracą. Dzięki braterskiej pomocy Związku Radzieckiego, dzięki świadomości i ofiarnej pracy naszych robotników, techników i inżynierów, porty i stocznie, flota i rybołówstwo zostały w imponująco szybkim tempie dźwignięte ze zniszczeń wojennych. Zbankrutowały wszelkie reakcyjne teoryjki, które zmierzały do zaprzędania naszej gospodarki morskiej obcym kapitalistom. Dziś, zajmując poważne miejsce w Planie 6-letnim, nasza gospodarka morska nabiera coraz większego rozmachu. Rozwija się masowe współzawodnictwo pracy stoczniovców, robotników portowych, marynarzy i innych pracowników morza.

Robotnik polski również na odcinku gospodarki morskiej dowiódł, że jest świadomym budowniczym socjalizmu.

Syreny statków radośnie huczą w naszych portach. Z dnia na dzień zwiększa się szybkość przeładunków. Robotnicy portowi w masowym ruchu współzawodnictwa i racjonalizatorstwa biją coraz nowe rekordy. Już dziś zespół portowy Gdańsk — Gdynia zajmuje 3 miejsce w Europie. Rozwija się i rośnie Szczecin, port Odry — rzeki, będącej granicą przyjaźni i pokoju między naszym narodem a Niemiecką Republiką Demokratyczną. Nasza flota handlowa zwiększa stale swój udział w przewozach morskich, obsługuje wiele dalekosiężnych regularnych i trampingowych linii żeglugowych. Marynarze nasi, wzorując się na doświadczeniach marynarzy radzieckich, przystępują również do współzawodnictwa w zwiększeniu ilości rejsów i oszczędzaniu paliwa.

Rozwój naszej floty handlowej opiera się na własnej bazie budownictwa okrętowego. Ze stocznich naszych spłynęły na wodę pierwsze statki pełnomorskie, wykonane całkowicie w kraju. Robotnicy stoczniovi i nasi inżynierowie udowodnili, że potrafią budować statki nie gorzej od wychwalanych stocznich państw kapitalistycznych, lecz lepiej. Przemysł stoczniovy korzysta z pracy wielu gałęzi przemysłu w całym kraju. Budowane statki są zarówno dziełem stoczniovców, jak i naszych wspólnych hutników, górników i pracowników licznych

innych dziedzin naszej gospodarki.

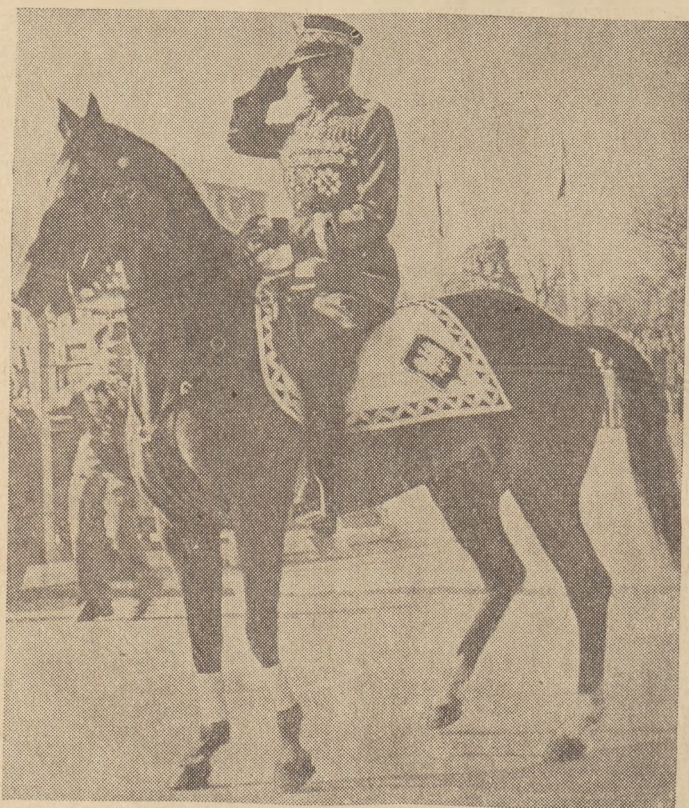
Również na odcinku rybołówstwa morskiego mamy do zanotowania poważne osiągnięcia. Nasza flotylla rybacka wzrasta dzięki produkcji nowoczesnych kutrów stalowych i trawlerów dalekomorskich.

Nasze osiągnięcia na morzu to dzieło Demokracji Ludowej, dzieło klasy robotniczej, dzieło narodu budującego socjalizm.

Pracująca ludność kaszubska, dawniej wyzyskiwana i

lowym miejscu sprawę wychowania nowych, odpornych na wszelkie wrogie wpływy, ideowych kadr pracowników morza.

Wielu młodych chłopców i dziewcząt marzy o morzu. Ten ich pęd winien kierować się na tory realnej pracy przygotowania do służby na morzu oraz przysposobienia do obrony naszych granic morskich. Dawniej syn robotnika, czy chłopca mógł tylko marzyć o morzu — dziś morze stoi przed nim otworem. Dziś marynarze



WYBRZEŻE POLSKIE, ODZYSKANE DZIĘKI BOHATERSKIEJ WALCE ARMII RADZIECKIEJ I WALCZĄCEGO U JEJ BOKU WOJSKA POLSKIEGO, TĘTNI DZIŚ ŻYCIEM I PRACĄ. A TRUD ROBOTNIKÓW PORTOWYCH, STOCZNIOWCÓW, RYBAKÓW I MARYNARZY, ICH CODZIENNA OFIARNA PRACA WZMACNIA NIEUSTANNIE SIŁĘ GOSPODARCZĄ I POTENCJAŁ OBRONNY NASZEGO PAŃSTWA. DZIĘKI WSZECHSTRONNEJ POMOCY ZWIĄZKU RADZIECKIEGO, DZIĘKI ROZWIJAJĄCYM SIĘ TAKŻE I NA ODCINKU MORSKIM POLSKO - RADZIECKIM STOSUNKOM GOSPODARCZYM, POLSKIE MORZE STAŁO SIĘ POWAŻNYM CZYNNIKIEM ROZWOJU EKONOMICZNEGO NASZEGO KRAJU NA DRODZE DO SOCJALIZMU.

Z wypowiedzi Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego z okazji Dni Morza — 1950.

hamowana w swoim rozwoju zarówno przez pruskich jak i jaśniepańskich wyzyskiwaczy — obszarników, gnębiona przez kapitalistów, posiada obecnie warunki pełnego rozwoju, jest coraz szerzej wysuwana we wszystkich dziedzinach naszego życia.

Dalszy rozwój naszej gospodarki morskiej stawia na czo-

lości oficerowie naszej Marynarki Wojennej i Handlowej pochodzą z ludu; szkoły morskie wypełnia przede wszystkim młodzież robotniczo-chłopska.

Aby przyczynić się do przygotowania nowych kadr pracowników morza, Liga Morska organizuje masowe szkolenie, które dotrze do najdalszych zakątków kraju. Na kursy

przysposobienia marynarskiego i w obozach letnich, w ośrodkach wodnych LM tysiące młodzieży zapoznaje się z wiedzą morską i szkoli praktycznie w zawodzie marynarskim. Po przygotowaniu na kursach i w ośrodkach wodnych LM, młodzi kandydaci na marynarzy zapełniają szkoły Ministerstwa Żeglugi i Marynarki Wojennej. Wychowanie ideowych, uświadomionych politycznie i dobrze wyszkolonych fachowo kadr pracowników morza zapewni jeszcze szybszy rozwój naszej socjalistycznej gospodarki morskiej.

W uroczystościach „Dni Morza”, społeczeństwo Wybrzeża i całego kraju dało wyraz swej wdzięczności i niezłomnej przyjaźni dla Związku Radzieckiego, który wyzwolił nasze Wybrzeże, pomógł w jego odbudowie i stale dopomaga nam w jego rozwoju. „Dni Morza” to manifestacja na rzecz pokoju, to manifestacja serdecznych i gorących uczuć najszerzych mas naszego narodu dla Związku Radzieckiego, ostoji i chorożego pokoju na lądach i morzach, na całym świecie.

W walce przeciwko zbrodniczym planom imperialistycznych podlegaczy wojennych, wszystkie siły pokojowe i demokratyczne skupiają się wokół Związku Radzieckiego, wokół wodza całej postępowej ludzkości Generalissimusa Stalina.

Wkładem w walkę o pokój jest entuzjastyczny wysiłek najszerzych mas naszego społeczeństwa w realizacji 6-letniego Planu na odcinku morskim. Każda tona przeładunku, każda godzina skrócenia postoju statków, to cegiełki wzmacniające siły pokoju.

„Dni Morza” stały się manifestacją miłości i przywiązania najszerzych mas narodu dla naszej Marynarki Wojennej, która stoi na straży pokoju i granic morskich Polski Ludowej.

Umacnianie obronności kraju, umacnianie obronności naszych granic morskich, rozwój sił naszej Marynarki Wojennej to czynniki utrwalania pokoju. Dlatego szeroka akcja uświadamiająca o zagadnieniach obronności kraju, organizowanie ćwiczeń i kursów z zakresu wiedzy i specjalności morskich, masowy rozwój sportów wodnych, budowa nowych przystani i ośrodków wodnych w całym kraju, rozwój tężyzny fizycznej i gotowości do obrony kraju to podstawowe zadania Ligi Morskiej.

Pomnażając nasze siły gospodarcze i obronne na odcinku morskim, walczymy o pokój.

Umiłowanie morza będzie my przekuwać w realną pracę i wysiłek dla Polski Ludowej.

MIECZYŚLAW WĄGROWSKI

Zwycięstwo Armii Radzieckiej umożliwiło nam odzyskanie 500 km wybrzeża morskiego. Dzięki temu zwycięstwu wybrzeże nasze ma wszelkie warunki, by służyć nie tylko Polsce, ale i innym krajom Demokracji Ludowej. Dzięki głębokim zmianom politycznym i społecznym, zmieniła się zasadnicza struktura gospodarki morskiej, rozprawiono się z teoriami, że wiedza morska jest tajemniczą nauką, trudną do zgłębienia, którą mogą jedynie opanować wybrani specjaliści, że żadnych doświadczeń z głębi kraju nie można przenieść na teren portów, że gospodarkę morską można jedynie opierać o zasady, które zostały wypróbowane w krajach o starej tradycji morskiej.

Błędne i wrogie teorie, które panowały tak jeszcze niedawno na naszym terenie, miały wyraźny cel, aby nie dopuścić klasy robotniczej do bezpośredniego udziału w prowadzeniu naszej polityki morskiej, aby nasz system gospodarki w portach i usługach oprócz wyłącznie na doświadczeniach i zasadach anglosaskich, a więc na formach kapitalistycznych i wydać naszą gospodarkę w ręce wroga. Odrzucenie tych teorii pozwoliło nam na szybszy i lepszy rozwój pracy portowej.

Dalszym następstwem było w pierwszym okresie zaścianienie naszej gospodarki morskiej formami kapitalistycznymi, oddanie planowania i odbudowy w ręce ludzi nieodpowiednich oraz dopuszczenie ich do kierowniczych stanowisk w administracji i aparacie gospodarczym. W konsekwencji gospodarka w naszych portach szła w wielu wypadkach po niewłaściwej linii rozwoju.

Opierając się na bogatym doświadczeniu Związku Radzieckiego w dziedzinie morskiej można było przystąpić do zlikwidowania błędów, obalenia fałszywych teorii i teoryjek i w wyniku tego — osiągnąć poważne rezultaty.

W okresie wojny nabrzeża portowe zostały mocno zniszczone. Tymczasem już w 1949 r. było o 60 proc. więcej mb. nabrzeży w eksploatacji, niż w 1947 r. Ogólna powierzchnia magazynów w portach wzrosła w okresie planu trzyletniego w Gdańsku i w Gdyni łącznie o 53 proc. — w Szczecinie — 40 proc. Nie można obliczyć procentu wzrostu urządzeń dźwigowych w stosunku do 1945 r. z tej prostej przyczyny, że w lipcu 1945 r. w portach nie mieliśmy żadnego pracującego dźwigu.

Odbudowa nabrzeży i falochronów prowadzona jest obecnie przez polskie przedsiębiorstwa, polskich robotników i inżynierów. Przejęcie robót z rąk firm zagranicznych pozwoliło nam zaoszczędzić miliony złotych w dewizach. Wystarczy wymienić tylko jedną firmę „Hydrotest”, która przejmując roboty firmy „Højgaard i Schultz” — dała nam w ciągu pół roku oszczędności w dewizach na 26 500 000 koron duńskich.

Zdolność przeładunkowa naszych portów wzrosła do 1949 r. o 136 proc.

W gospodarce morskiej na odcinku portów nastąpił w związku z likwidacją elementów kapitalistycznych szybki rozwój. Wymienić tutaj należy:

- a) komercjalizację zespołu portowego Gdańsk—Gdynia, oraz
- b) wprowadzenie postępu organizacyjnego, celem dostosowania zdolności wymiennego zespołu portowego do zadań wynikających z dynamiki rozwoju gospodarczego Polski Ludowej, oraz krajów korzystających z usług tego zespołu portowego.

Komercjalizacja zespołu portowego Gdańsk—Gdynia, która w strukturze organizacyjnej portów w Planie 6-letnim odgrywa dominującą rolę, weszła na realne tory.

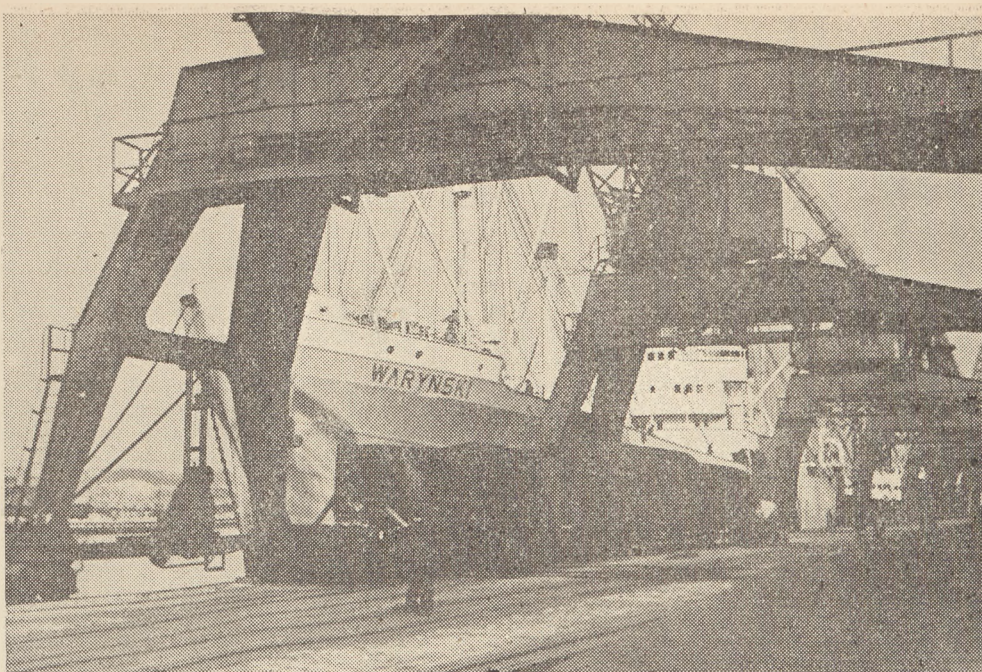
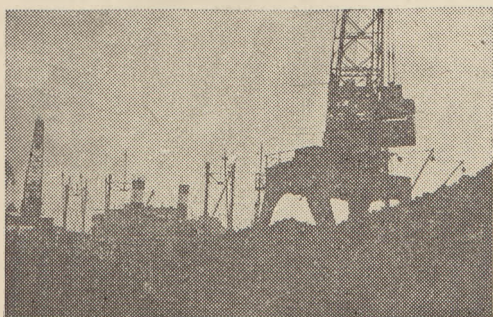
W okresie Planu 6-letniego następuje różniczkowanie przeładunków, przy czym większość towarów masowych przesuwa się stopniowo do Gdańska, podczas gdy Gdynia przejmuje przeładunki drobny.

Zobrazowane w ten sposób tendencje rozwojowe Zarządu Portu Gdańsk—Gdynia stały się podstawą opracowania planu inwestycyjnego, zwiszcza dla portu gdańskiego, gdzie uwzględnione zostały następujące elementy: tory wodne i nabrzeża, uzbrojenie nabrzeży, magazyny, budynki socjalne i administracyjne.

Koordinacja pracy portowej z transportem lądowym i morskim w okresie Planu 6-letniego zapewniła przewagę obrotu towarowego poza magazynem.

Ruch racjonalizatorski, nowatorski, współzawodnictwa, staje się coraz bardziej żywy. Pomysłowość robotników jest niewyczerpana. System pracy potokowej zastosowany w przeładunkach przez robotników Zarządu Portu Gdańsk—Gdynia—Szczecin przynosi nowe sukcesy. Robotnicy Zarządu Portu Gdańsk—Gdynia załadowali statek w 6 godzin i 30 minut, wykonywując dozwolony czas przeładunku w kilku-nastu procentach.

W Szczecinie robotnicy portowi załadowali systemem potokowym 24 statki — oszczędzając



GOSPODARKA MORSKA

W PLANIE SZESZCIOLETNIM

ANTONI BIGUS
WICEPRZEWODN. GDAŃSKIEJ WRN

48 proc. zaplanowanego czasu — potrzebnego do załadunku.

Dzięki tym metodom pracy, jak i udoskonaleniom technicznym, zdolność przeładunkowa wzrosła o 40 proc.

Rozwój gospodarki morskiej objął równocześnie flotę handlową. Odrodzona Marynarka Handlowa podwoiła w tym okresie swój tonaż w porównaniu ze stanem przedwojennym, dochodząc do 225 000 ton.

Wielką pomoc okazał nam Związek Radziecki, któremu zawdzięczamy otrzymanie statków handlowych w ramach reparacji z byłej floty handlowej niemieckiej.

Obecnie posiadamy możliwości oparcia rozwoju floty handlowej przede wszystkim o własne budownictwo okrętowe. Posiadana przez nas flota nie jest w stanie przewieźć naszej masy towarowej idącej przez nasze porty, a mamy duże możliwości obsługi ładunków z krajów Demokracji Ludowej, jako ich zaplecze morskie. Dlatego z wielką radością przyjmujemy uchwały Planu 6-letniego, w którym wzrost floty będzie 3-krotny, a przewozy zwiększą się o 220 proc. Flota nasza będzie w roku 1955 sześciokrotnie większa niż przed wojną.

Po dokonaniu nieuniknionych inwestycji w ramach Planu sześciolatniego, obliczanych na kwotę około 33 ml. zł obieg., stocznie nasze są w stanie nie tylko pokryć zapotrzebowanie naszych przedsiębiorstw żeglugowych, ale również przjąć bardzo znaczny udział w eksporcie do Związku Radzieckiego i państw Demokracji Ludowej; stając w równym rzędzie obok naszych kluczowych przemysłów, takich jak np. przemysł węglowy.

Produkcja stoczni okrętowych wzrosła w 1955 r. trzykrotnie, stoczni rybackich niemal dwukrotnie, produkcja okrętowa wzrosła niemal 9-krotnie. Specjalizacja pracy w poszczególnych stocznich pójść w kilku kierunkach: budowa nowych statków, tworzenie głównego ośrodka remontu statków, budowa trawlerów, budowa holowników i małych statków. Dzięki temu flota nasza ulegnie w okresie 6-letnia daleko idącej modernizacji. Statki zostaną zaopatrzone w nowoczesny sprzęt nawigacyjny, ułatwiający żeglugę i podnoszący bezpieczeństwo ludzi i towarów. W stosunku do roku 1949 ilość jednostek pływających wzrosła o 186 proc., tonaż statków o 208 proc., w tym tonaż biornikowców o 382 proc., tonaż trampow o 212 proc., tonaż liniowy o 189 proc.

Wzrost produkcji stoczni jest możliwy dzięki wydajności pracy, jej mechanizacji, zwiększeniu fachowości załóg robotniczych, ruchowi racjonalizatorskiemu oraz socjalistycznemu współzawodnictwu pracy.

Na odcinku wykorzystania morza pod względem surowcowym, gospodarka ludowa postawiła przed rybołówstwem morskim szerokie i ambitne zadania, zarówno w okresie Planu 3-letniego, jak i 6-letniego. Zadania Planu 6-letniego — to: a) podniesienie trzykrotnie wydajności w stosunku do wskaźnika przedwojennego, b) założenie podwalin pod gospodarkę socjalistyczną, c) przygotowanie podstaw dla rozbudowy rybołówstwa bałtyckiego i dalekomorskiego w oparciu o Ziemię Odzyskaną.

Dla umożliwienia obsługi floty oraz osiągniętych planów odbudowano szereg zniszczonych portów rybackich oraz przystąpiono do ich unowocześnienia i rozbudowy.

Założenie podwalin pod strukturę socjalistyczną w rybołówstwie wyraziło się w końcu planu 3-letniego przejściem prawie w 100 proc. rybołówstwa dalekomorskiego przez sektor państwowy oraz udziałem sektora społecznego w rybołówstwie bałtyckim.

Plan 6-letni stanowi dalsze rozwinięcie i pogłębienie problematyki okresu poprzedniego. Zwiększenie połowów blisko trzykrotnie w stosunku do roku 1939, tj. ponad 160 tys. ton, ma być osiągnięte głównie dzięki rozbudowie rybołówstwa dalekomorskiego.

Dla rybołówstwa dalekomorskiego zostanie wybudowana oddzielna baza dla jego obsługi, która z końcem 6-cioletniego Planu stanie się największym portem rybackim na Bałtyku.

Rybołówstwo morskie wnosząc zasadniczy wkład w zagospodarowanie Ziemi Odzyskanych, przenosi jednocześnie na nie podstawę swej działalności, dając w końcu Planu 6-cioletniego 60 proc. całej wytwórczości. Osiągnięcie tak poważnych zamiarów na odcinku rybołówstwa morskiego umożliwione zostało w dużym stopniu dzięki współpracy fachowej ze Związkiem Radzieckim. Bogate doświadczenie i przodownictwo Związku Radzieckiego na tym polu stanowi cenne wzory i pomoc przy rozbudowie naszej gospodarki rybackiej.

Jednym z zaniedbanych odcinków naszej gospodarki narodowej, mającej mało kadr wykwalifikowanych fachowców jest odcinek morski. We flocie handlowej odcinek kadr nie jest zadawalający. Powodów na stan ten złożyło się wiele. Czas wojny przerodził kadry marynarzy i oficerów. Kadry marynarskie, które powróciły do Kraju z zagranicy, przetrwały czas okupacji w Kraju — potrafiliśmy wychować i na ogół są zdrowe. W sytuacji tej musimy nie tylko zapłacić luki powstałe z powodu naszej niedostatecznej aktywności na odcinku kadr, lecz również nie zostać w tyle, ze względu na ołbrzymie zadania jakie przed nami stała w Planie 6-cioletnim.

Rząd Ludowy, doceniając wagę zagadnienia, położył olbrzymi nacisk na sprawę szkolenia kadr morskich.

W Państwowym Centrum Wyszczolenia Morskiego kształcą się młodzież robotniczo-chłopska, dla której przed wojną dostęp do szkół morskich był nieosiągalny. Młodzież ta ma dziś możliwość kształcenia się w zawodzie morskim i zdobywania wysokich kwalifikacji zawodowych. Akcja szkolenia kadr prowadzona jest we wszystkich przedsiębiorstwach przemysłu okrętowego, wśród pracowników floty rybackiej, handlowej — przez Ligę Morską, która powinna spełnić wielkie zadanie w przygotowaniu nowych kadr morskich. Dlatego też zagadnienie szkolenia fachowców morskich musimy rozwinąć, postawić na wyższym poziomie — umasowić — wzorując się na szkolnictwie Związku Radzieckiego.

Klasa robotnicza Wybrzeża, zatrudniona w gospodarce morskiej jest całkowicie przekonana, że w oparciu o wytyczne Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, wzorując się na doświadczeniach Wielkiego Związku Radzieckiego, mobilizując wszystkie swe siły do wykonania powierzonych jej zadań — Plan 6-letni na odcinku morskim zrealizuje.

DNI MORZA 1950

DR CZESŁAW PILICHOWSKI
SEKRETARZ ZARZĄDU GŁÓWNEGO LM

Liga Morska — jak każdego roku — zorganizowała w ostatnim tygodniu czerwca „Dni Morza” jako imprezę masową w skali krajowej. Mimo „tradycyjnego” czasokresu tegoroczne „Dni Morza” miały w dużym stopniu nowy charakter. Charakter ten najwydatniej określiło hasło naczelne: pomnażanie siły gospodarczej i obronnej Polski Ludowej na morzu — to wkład w walkę o pokój.

Tegoroczne „Dni Morza” nie były „uroczystościowymi” obchodami. Były one masową imprezą, skoncentrowaną przede wszystkim nad morzem, jeziorami i rzekami. Stawiały zagadnienia pracy nad powiększaniem potencjału gospodarczego i obronnego naszego państwa ludowego, jako naszego wkładu w walkę o zwycięstwo pokoju przeciw agresywnym knowaniom obozu imperializmu.

Treść tegorocznych „Dni Morza” odzwierciedlała wejście Ligi Morskiej na nowe drogi, wytyczone Deklaracją Ideową i nowym programem działania, w którym obok popularyzacji zagadnień morza i wód śródlądowych odgrywa zasadniczą rolę sprawa masowego szkolenia wojskowo-morskiego i wodnego oraz masowego uprawiania sportów wodnych i turystyki wodnej — morskiej i śródlądowej.

W okresie „Dni Morza” ze szczególnym nasileniem zostały naświetlone w odczytach, artykułach prasowych, audycjach radiowych i in. najważniejsze zagadnienia z zakresu gospodarki i obronności kraju na odcinku morskim, z zakresu naszych osiągnięć w tej dziedzinie w Planie 3-letnim i perspektyw rozwoju w Planie 6-letnim, — planie budownictwa socjalistycznego, a więc i socjalistycznej gospodarki morskiej.

Każdy wysiłek dla wykonania Planu 6-letniego w jakiegokolwiek dziedzinie, każdy czynny udział w walce o pokój przeciw imperialistycznym podżegaczom wojennym — służą jednocześnie umocnieniu i rozwojowi naszych sił na morzu, a twórcza praca nad rozwojem naszych portów, stoczni, żeglugi i rybołówstwa, przedterminowe wykonanie zadań 1 roku Planu 6-letniego w gospodarce morskiej, umacnianie siły Marynarki Wojennej i gotowości obronnej kraju na odcinku morskim — służą utrwaleniu pokoju, wzrostowi sił, dobrobytu oraz socjalistycznemu budownictwu naszego kraju.

Te założenia programowe „Dni Morza” znalazły swój wyraz w plakacie „Na straży pokoju”, w fotografiach i artykułach specjalnego numeru „Morza-Marynarza Polskiego”, wydanego pod hasłem „Na straży morskich granic — na straży pokoju”, w pogadankach „Osiągnięcia i perspektywy gospodarki morskiej Polski Ludowej”, „Rybołówstwo Polski Ludowej”, w udostępnieniu zapoznania się z pracą naszych portów lub konkretną pracą na morzu np. pokaz spawania metali pod wodą (Szczecin), w spotkaniach marynarzy i pracowników żeglugi śródlądowej z klasą robotniczą innych dziedzin naszej gospodarki (Zagórze Śląskie).

W okresie „Dni Morza” znalazły dobitny wyraz serdeczna

wdzięczność i gorąca przyjaźń narodu polskiego dla Związku Radzieckiego. ZSRR, zawdzięczamy bowiem nie tylko wyzwolenie naszych portów i wybrzeża, uzyskanie 519 km granicy morskiej, nie tylko nieocenioną pomoc i wzory w rozwoju naszej gospodarki morskiej, ale i gwarancję pokojowej rozbudowy naszej siły gospodarczej na morzu.

W „Dniach Morza” były popularyzowane osiągnięcia gospodarki Związku Radzieckiego i wspaniałe zdobycze floty kadzieckiej, składowej części Sił Zbrojnych ZSRR, stojących na straży pokoju i wolności narodów. Zagadnienie to zostało omówione specjalnie w pogadance „ZSRR — socjalistyczne mocarstwo morskie” i stanowiło integralną część każdego opracowania i artykułu.

„Dni Morza” były manifestacją miłości i przywiązania do Ludowego Wojska Polskiego i Marynarki Wojennej za ich bohaterstwa i wkład u boku Armii Radzieckiej, w wyzwolenie naszego wybrzeża, za wierne czuwanie nad nienaruszalnością naszych granic, ochronę pokoju i socjalistycznego budownictwa. Świadczą o tym liczne wypadki żywiołowych manifestacji na cześć oficerów Marynarki Wojennej, którzy w tym okresie ogłosili ponad 100 odczytów na terenie kraju przy dużej frekwencji.

W okresie „Dni Morza” Liga Morska starała się zapoznać społeczeństwo z historią, życiem i pracą Ludowej Marynarki Wojennej, o czym świadczy pogadanka „Ludowa Marynarka Wojenna — specjalności wojenno-morskie — zagadnienie obronności kraju” oraz liczne artykuły, reportaże i słuchowiska radiowe.

„Dni Morza” były wyrazem dalszego zacieśnienia się więzi najszerzej mas narodu z Ludową Marynarką Wojenną i całością naszych Sił Zbrojnych pod dowództwem Marszałka Konstantego Rokossowskiego.

Liga Morska w okresie „Dni Morza” szczególną uwagę zwróciła na uwypuklenie, iż miłość dla morza winna się wyrażać w szkoleniu dla pracy na odcinku morskim i śródlądowym, w masowym uprawianiu sportów wodnych i turystyki wodnej na jeziorach, rzekach, do morskich i śródlądowych ośrodków sportowo-turystycznych, w codziennej pracy nad rozwojem tężyzny fizycznej, wiedzy i umie-

jętności wojskowych, zwłaszcza wojskowo-morskich.

W ramach „Dni Morza” odbyły się np. we Wrocławiu biegi na saperskich łodziach i wyścig „Wpław przez Odrę” z granatem, w Radomiu — zawody sportowe, w Mławie — otwarcie basenu pływackiego, w Poznaniu — oddanie wyremontowanej własnymi siłami członków Ligi Morskiej joli „Przodownik”, w Blachowni pod Częstochową, w Bartodziejach nad Radomką — rozpoczęcie budowy przystani wodnej, w Chojnach pod Wałbrzychem — otwarcie Ośrodka sportowo-turystycznego. Ogółem w wybieżkach 1-dniowych nad morze uczestniczyło ok. 20 000 osób, a w wybieżkach do śródlądowych ośrodków — paręset tysięcy mieszkańców miast i wsi.

Liga Morska nawiązała w okresie „Dni Morza” szeroką współpracę ze zrzeszeniami i związkami sportowo-wodnymi, z demokratycznymi przedstawicielami sportów wodnych, z postępowymi pracownikami morza i żeglugi śródlądowej oraz z rezerwistami Ludowej Marynarki Wojennej. Świadczą o tym liczne odbyte zawody: pływackie — np. Wrocław, Szczecin, Piotrków, Bugłowizna, Gostynin, kajakowe — np. Toruń, Poznań, Kraków, Wrocław, Bydgoszcz, wioślarskie — na „Pogorii” na Śląsku i w Wistouląciu (po raz pierwszy), Racibórz, Częstochowa, regaty żeglarskie. LM ofiarowała tylko dla zawodników — kajakowców 610 nagród. Szczególnie piękną była inicjatywa pracowników „Ursusa” —

członków Z. S. Stal i L. M., którzy z hasłami pokoju odbyli rejs Wisłą z Warszawy do Gdyni. Na ich kostiumach widniały naszyte litery „P o k ó j”.

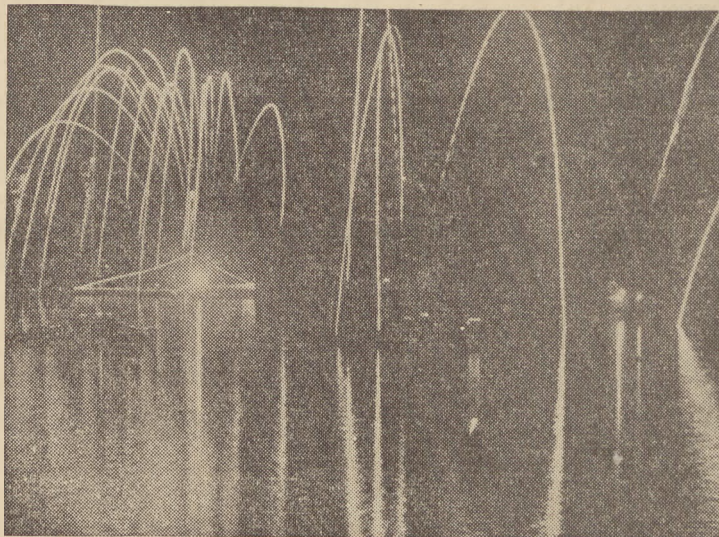
„Dni Morza” miały szereg braków. Nie wszystkie jednostki organizacyjne Ligi Morskiej wywiązały się właściwie z planowanych zadań, nie zawsze program „Dni Morza” znalazł właściwe zrozumienie w terenowych naszych jednostkach organizacyjnych, jak i współdziałających z nami organizacjach społecznych, młodzieżowych, zawodowych i sportowych. Linia polityczna „Dni Morza” nie wszędzie była w terenie konsekwentnie realizowana. Doświadczenia tegoroczne wykorzystujemy w latach przyszłych.

Termin „Dni Morza” należy przesunąć na okres, kiedy młodzież będzie mogła w nich w pełni uczestniczyć, t. zn. na dni przed zakończeniem roku szkolnego, 23/24 czerwca — „Wianki” będą zakończeniem „Dni Morza”.

„Dni Morza” staną się w latach przyszłych podsumowaniem dokonań naszych w gospodarce morskiej oraz przeglądem konkretnych osiągnięć w pracy Ligi Morskiej. Obok miast — coraz większe zainteresowanie sprawami morskimi budzić będziemy na wsi.

Tegoroczne „Dni Morza” uwypukliły nasze zadania w dziedzinie umacniania obronności i pomnażania siły gospodarczej naszego ludowego państwa, jako istotnych czynników w walce o utrwalenie pokoju przeciw knowaniom anglo-amerykańskich podżegaczy wojennych. Zbrodnicze plany anglo-amerykańskiego imperializmu, skierowane przeciw ZSRR i krajom demokracji ludowej, godzące w najżywniejsze interesy pokojowego rozwoju gospodarki naszej Ojczyzny, w rosnące siły Polski Ludowej na morzu — zostaną zniweczone. Dlatego będziemy stale i systematycznie, a szczególnie podczas „Dni Morza”, mobilizować i aktywizować najszerze masy narodu, rzesze członkowskie Ligi Morskiej do pracy nad rozwojem naszej socjalistycznej gospodarki morskiej i umacnianiem naszej siły obronnej, do walki o trwały pokój w szeregach światowego obozu pokoju, skupionego wokół swej ostoji — Wielkiego Związku Radzieckiego.

Dr CZESŁAW PILICHOWSKI





MARYNARKA WOJENNA KRAJU RAD

U dniu poświęconym Flocie Wojennej ZSRR naród radziecki podsumował osiągnięcia marynarzy, inżynierów i techników przemysłu okrętowego w zakresie umocnienia siły obronnej socjalistycznego państwa. Radziecka Flota Wojenna powołana do życia przez przywódców klasy robotniczej Lenina i Stalina, woła partii bolszewickiej i całego narodu w ciągu przeszło trzech dziesięcioleci stoi na straży interesów państwowych na morzach i oceanach oraz strzeże granic morskich Związku Radzieckiego.

Zadania Armii i Floty Radzieckiej odpowiadają istotnym interesom mas pracujących, służą pokojowi i współpracy między narodami, konsekwentnie realizowane przez partię Lenina — Stalina i rząd radziecki.

★

Radzieccy marynarze są dziedzicami bojowych i postępowych tradycji narodu rosyjskiego. Stałki floty rosyjskiej odbyły dziesiątki podróży naokoło świata i ekspedycji naukowo - odkrywczych. Poznanie mórz arktycznych, wybrzeży wysp Dalekiej Północy i Oceanu Spokojnego — to najtrudniejsze zadanie, jakie kiedykolwiek realizowali marynarze.

Nazwiska Dzieżniewa, Beringa, Czirikowa, Czeluski, Dmitrija i Charitona Łaptiewych, Kruzenszterna, Gołowina, Lissiańskiego, Niebielskiego i wielu innych dzielnych podróżników stanowią dumę radzieckiej ojczyzny.

Odkrycie Antarktydy to dzieło rosyjskich marynarzy Bellingshauzena i Łazarewa, którzy jeszcze w początku XIX w. opłynęli jej dzikie wybrzeża. Rosjanie zbadali około 1/3 obszarów wodnych całego świata. Ponad 500 nazw rzek, mórz, cieśnin, wysp i archipelagów nosi imiona rosyjskich odkrywców.

Trudno ocenić wkład narodu rosyjskiego w budownictwo okrętowe, wykonanie nowych typów broni i podniesienie poziomu technicznego floty. Współczesny przemysł stoczniowy pracuje w oparciu o osiągnięcia naukowe wielkiego rosyjskiego uczonego, akademika Kryłowa i jego

Poniżej zamieszczamy w skrócie artykuł admirała A. Gołowko, opublikowany w gazecie „Prawda” z okazji Dnia Floty ZSRR.

szkoły, inżyniera Bubnowa, admirała Makarowa i innych. Wykładowca kronsztadzkiej szkoły Popow wynalazł radio. Naród rosyjski posiadał wybitnych dowódców floty: Spiridowa, Uszakowa, Sienawina, Łazarewa, Nachimowa, Butakowa i Makarowa.

Postępowa myśl rosyjska w dziedzinie wojskowo - morskiej torowała sobie drogę w walce z zacofaniem, z wrogiem na-

stawieniem klasy panującej w carskiej Rosji. Wraz ze zwycięstwem ustroju socjalistycznego przed narodem rosyjskim stanęły otworem nieograniczone możliwości twórczej pracy, a odkrycia naukowe stały się przedmiotem specjalnej troski państwa.

★

Złotymi zgłoskami zapisały się w historii floty radzieckiej jej sławne, rewolucyjne tradycje. Partia bolszewików przeprowadziła we flocie olbrzymią pracę, pogłębiła socjalistyczne uświadomienie marynarzy, uczyniła z nich bojowe rezerwy rewolucyjne. Dzięki temu marynarze zdobyli sławę przodujących rewolucjonistów. W powstaniu marynarzy „Potiomkina” Lenin widział próbę „stworzenia jądra armii rewolucyjnej”.

W 1917 r. na wezwanie Lenina i Stalina olbrzymia część marynarzy stanęła po stronie bolszewików. W czasie wojny domowej marynarze na najbardziej niebezpiecznych odcinkach frontu świecili bezprzykładowym męstwem. Łącząc szeroko siły morskie we wspólnych operacjach z oddziałami Czerwonej Armii, Stalin stworzył wówczas podstawy wojskowej i wojskowo - morskiej sztuki wojennej, podstawy radzieckiej nauki wojennej. Podstawowe zasady radzieckiej sztuki wojennej znalazły swój wyraz w klasycznej operacji przy zdobywaniu fortu Krasnaja Gorka. O sile stalinowskiego przewidywania roli floty w wojnie współczesnej świadczy również rozkaz Stalina o umocnieniu morskiej obrony wybrzeża Azowo-Czarnomorskiego w 1920 r., tuż po rozbiciu oddziałów Denikina. Zastosowane w myśl tego rozkazu środki obronne oznaczały faktyczne odrodzenie floty czarnomorskiej.

Budowa floty została rozwinięta szeroko w toku realizacji planów 5-letnich, w wyniku stalinowskiej polityki uprzemysłowania kraju. W ciągu pierwszych dwóch pięcioletek flota radziecka otrzymała setki nowych okrętów wojennych. Przed wybuchem ostatniej wojny Związek

(dokończenie na stronie 8)



ADMIRAL I. S. JUMASZEW
Minister Marynarki Wojennej ZSRR.



„DOSFŁOT”

Marynarka Wojenna ZSRR, wstawiona w bojach z interwentami imperialistycznymi i faszystami, otaczana jest głęboką czcią i serdeczną przyjaźnią przez wszystkie narody Wielkiego Kraju Socjalizmu. Rewolucyjne tradycje floty rosyjskiej — jak epopeja pancernika „Potiomkin” i historyczny wystrzał „Aurory”, oraz bohaterstwo marynarzy radzieckich — jak Żeleznikowa i innych, stały się dziś nieomal legendą. O tych sławnych walkach, o tych bohaterach w pasiastych koszulkach i ich czynach opowiadają dziś matki swym dzieciom, zarówno w dalekich aulach Kirgizji, jak i w górskich osadach słonecznej, Gruzji. Wszystkie narody ZSRR wielokrotnie dały dowód swej miłości dla Marynarki Wojennej, zwłaszcza podczas wojny z hitlerowskim najeźdźcą. Szczególną opiekę nad Flotą Wojenną sprawuje potężna organizacja młodzieżowa Lenińskiego Komsomolu, a szeroką, masową akcję współpracy i przyjaźni z Flotą Wojenną prowadzi, specjalnie w tym celu powołana organizacja „DOSFŁOT” — Stowarzyszenie Współpracy z Marynarką Wojenną.

Organizacja ta działająca aktywnie już wiele lat, ma za sobą duże osiągnięcia i może posłużyć za wzór naszej nowej Lidze Morskiej. „Dosfłot” — położył wielkie zasługi w dziele zbliżenia spraw morskich do szerokich rzesz obywateli, w dziele pogłębiania przyjaźni i przywiązania społeczeństwa do Floty Wojennej i przygotowywania młodych, wartościowych pod względem ideologicznym i fachowym kadr marynarskich.

Ogniwa „Dosfłotu” obejmują cały obszar kraju i działają zarówno przy koczach, jak i we fabrykach, gromadząc wokół siebie głównie młodzież. Bardzo charakterystyczną cechą organizacji jest utrzymywanie stałej, bezpośredniej łączności z marynarzami Floty Wojennej. Każde koło opiekuje się jakimś okrętem, pisze listy do członków jego załogi, wysyła do nich swe delegacje, nawet organizuje wycieczki. Ze swej strony marynarze nieraz odwiedzają koła „Dosfłotu”, nawet w bardzo odległych miejscowościach, opowiadając o swym życiu i służbie, prowadząc wykłady i odczyty.

Podstawowym zadaniem organizacji jest jednak szkolenie szerokich mas obywateli w dziedzinie wojenno-morskiej, które przede wszystkim obejmuje młodzież. W każdym kole pro-

wadzone są regularne akcje odczytowe przeznaczone nie tylko dla członków „Dosfłotu”, ale dla szerokiego mas społeczeństwa. Obok cyklów popularnych, dla młodych kandydatów na marynarzy, prowadzone są specjalne kursy, przygotowujące do zaszczytnej służby w Radzieckiej Marynarce Wojennej.

„Dosfłot” prowadzi także szeroką akcję upowszechniania sportów wodnych, szczególnie żeglarską i wioślarską. Tak zwane stacje wodne „Dosfłotu” skupiają liczne zastępy młodzieży i rozmieszczone są zarówno na wybrzeżach morskich, jak również w głębi kraju, nad rzekami, kanałami i jeziorami. Posiadają one świetne wyposażenie, oraz doskonały sprzęt sportowy i liczny tabor pływający.

Uczucie miłości i wysokiego uznania dla bohaterskich czynów marynarzy radzieckich przejawiały narody radzieckie szczególnie w czasie wojny z hitlerowskim najeźdźcą. Robotnicy i kolchoźnicy ze wszystkich stron kraju samorzutnie zbierali składki na budowę nowych okrętów dla bohaterskiej Floty Wojennej, walcząc dzielnie z hitlerowcami i gromiąc ich „Kriegsmarine”. W akcji zbiorów poważną rolę odegrała właśnie organizacja „Dosfłot”, oddając wszystkie swe ogniwa do aktywnej pracy w tej akcji. Miliony rubli zebrane przy współudziale „Dosfłotu”, pozwoliły na zbudowanie licznych, wartościowych jednostek bojowych dla walczącej z wrogiem Floty Wojennej.

Młodzi „Dosfłotowcy” stawiali w tych ciężkich dniach do walki z wrogiem, zgłaszając się o chotniczo do służby we Flocie Wojennej i pracy w stoczniach. Na pokładach okrętów wykazywali oni niezwykle poświęcenie i bohaterstwo, powstrzymując napór wroga, a następnie gromiąc go smrotnie. W dniach wojny „Dosfłot” godnie wypełnił swe zadania i zyskał gorącą przyjaźń wśród radzieckich marynarzy.

Obecnie „Dosfłot” rozwija coraz bardziej swą pożyteczną akcję obejmując coraz większe masy społeczeństwa, a przedewszystkiem młodzież radziecką. Na doświadczeniach tej wielkiej, bratniej organizacji będzie wzorować się nowa Liga Morska, będzie uczył się i przyswajać metody pracy „Dosfłotu”, by wypełnić swe zadania tak, jak to w ciągu wielu lat czynił i czyni „Dosfłot” — przyjaciel radzieckich marynarzy.

JÓZEF WÓJCICKI

LIGA MORSKA
ZARZĄD GŁÓWNY
„DOSFŁOT”

Stowarzyszenie Współpracy z Marynarką Wojenną.
Moskwa.

Z okazji Dnia Marynarki Wojennej ZSRR Zarząd Główny Ligi Morskiej w imieniu wszystkich członków Ligi Morskiej przesyła bratniej „DOSFŁOT” serdeczne braterskie pozdrowienia.

Naród Polski jest głęboko wdzięczny i gorąco przywiązany do Związku Radzieckiego, do jego bohaterskiej Armii i Floty Wojennej, którym zawdzięcza niepodległość swego kraju, wyzwolenie 500-kilometrowego dostępu do morza, pomoc w uruchomieniu portów, stocznii i naszej gospodarki morskiej.

W pracy naszej opierać się będziemy na doświadczeniach Waszej Organizacji. Wspólnie z Wami walczyć będziemy o utrwalenie pokoju światowego, o wzmocnienie wciąż rosnących sił postępu i pokoju, którym przewodzi niezwykły Związek Radziecki i wódz pokoju — Generalissimus Józef Stalin.

ZARZĄD GŁÓWNY LM

SEKRETARZ
Dr. Cz. Pilichowski

PREZES
Gen. M. Wąrowski

MARYNARKA WOJENNA KRAJU RAD

(dokończenie ze str. 7)

Radziecki rozporządzał już nowoczesnymi krążownikami, niszczycielami, podwodnymi okrętami itp. jednostkami, które budowano pod kierownictwem Stalina.

W czasie ostatniej wojny flota wojenna współdziałała z wojskami lądowymi, niszczyła transporty morskie nieprzyjaciela i ochraniała komunikację morską. Marynarze radzieccy wykazali w czasie walk męstwo i wysokie przygotowanie bojowe, nie zawodząc zaufania narodu radzieckiego, partii i tow. Stalina. Ramię przy ramieniu z żołnierzami Armii Radzieckiej marynarze bohatersko bronili Odessy i Sewastopola, Leningradu i Stalingradu, radzieckiego Zaporozża i Kaukazu. Tysiące nieprzyjacielskich statków zatopili dzielni marynarze, lotnicy i artylerzyści.

Marynarze floty Oceanu Spokojnego i flotyli amurskiej, współdziałając z wojskami lądowymi odważnie uczestniczyli w operacjach desantowych. Armia Radziecka i flota pomogły narodom północnej Korei i Mandżurii w zrzuconiu uścisku japońskich kolonizatorów i zwróciły Związkowi Radzieckiemu południowy Sachalin oraz wyspy Kurylskie.

Po wojnie wzrosło znaczenie ZSRR jako państwa morskiego. W rezultacie zwycięstwa nastąpiło umocnienie Związku Radzieckiego na dalekich rubieżach — na Północy, Północnym Zachodzie i Dalekim Wschodzie. Naród radziecki, partia, rząd i osobiście Generalissimus Stalin przejawiają prawdziwie ojcowską troskę o flotę, jej wzrost i bojowe przygotowanie, o budowę nowych jednostek morskich, o przeszkolenie i wychowanie kadr marynarskich.

„Naród radziecki — pisał Stalin — chce widzieć swoją flotę jeszcze silniejszą i potężniejszą. Nasz naród wybuduje dla floty nowe okręty wojenne i nowe bazy. Zadaniem floty jest nieustanne przygotowywanie i doskonalenie kadr marynarzy, przyswojenie bojowych doświadczeń minionej wojny, podnoszenie na jeszcze wyższy szczebel kultury morskiej, dyscypliny i organizacji w jej szeregach”.

Wysiłki robotników, inżynierów i techników przemysłu stocznioowego partia bolszewicka mobilizuje w kierunku przyspieszenia budowy nowych okrętów ulepszenia techniki budownictwa okrętowego, stworzenia silnej floty Związku Radzieckiego. Flota wojenna ZSRR z każdym dniem otrzymuje nowe jednostki i wyposażenie. Wśród naukowców i techników, oraz nowatorów przemysłu, którzy zdobyli w r. 1949 zaszczytne premie stalinowskie, można spotkać nazwiska wybitnych współtwórców floty — konstruktorów i stocznioowców.

Flota wojenna Związku Radzieckiego strzeże granic państwa radzieckiego — o brzońcy pokoju światowego, służąc w ten sposób umocnieniu światowego obozu pokoju i bezpieczeństwa narodów.

Anglosascy imperialiści knują plany nowej wojny światowej. Koła rządzące USA od polityki przygotowań przeszły do otwartych aktów zbrodniczej agresji. Na rozkaz Wall Street flota amerykańska, lotnictwo i wojska lądowe prowadzą rozbójczą wojnę z ludowo - demokratyczną Republiką Koreańską, ingerują w wewnętrzne sprawy Chin, Filipin i Wietnamu.

Narody całego świata z niewzruszoną wiarą i nadzieją zwracają spojrzenia w kierunku Związku Radzieckiego — ostoi pokoju, demokracji i postępu, widząc w bohaterskiej armii i flocie ZSRR gwarancję światowego pokoju i bezpieczeństwa.

KOREA walczy

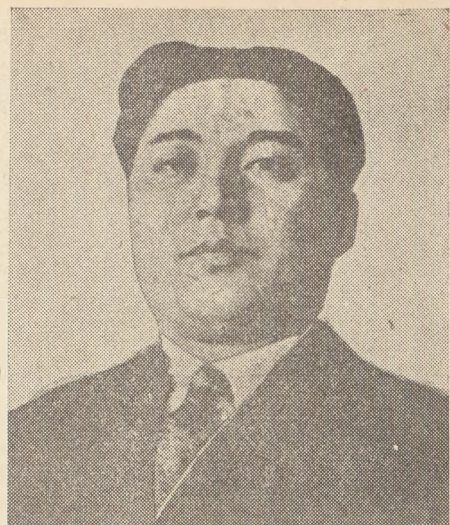
Stare legendy koreańskie mówiły, że kiedyś przyjdą z nieba olbrzymi z jaśniejącymi gwiazdami na czolach, którzy wyzwolą naród koreański od wyzysku i cierpienia. Wyzwolenie nie nadeszło jednak z nieba. Dzieła tego dokonała dopiero w 1945 roku niezwyciężona Armia Radziecka, która rozgromiła trzon japońskich sił zbrojnych — armię kwantuńską i okupacyjne siły na Korei, stwarzając realną możliwość do odrodzenia się narodu koreańskiego, i samostanowienia o sobie.

Kiedy wojska samurajskie zostały zniszczone, kiedy Korea była już faktycznie wolna — na jej południowych wybrzeżach wylądowały jednostki amerykańskie. Na skutek wysiłków polityków waszyngtońskich Korea została sztucznie podzielona na dwie części. Tymczasowa linia demarkacyjna ustalona została wzdłuż 38 równoleżnika.

Przy wydatnej pomocy ze strony Związ-

ku Radzieckiego naród Korei północnej mógł wejść na drogę rozwoju społeczno-gospodarczego. Wspaniałe osiągnięcia Korei północnej, jej szybko rozwijający się przemysł i rolnictwo, kwitnąca kultura i nauka uderzają szczególnie przy zestawieniu z południem kraju, gdzie pahołwał wprowadzony przez amerykańskich kolonizatorów reakcyjny reżim policyjny zdrajcy Li-Syn-Mana. Monopolom amerykańskim Korea potrzebna była jako baza strategiczna i jako kolonialny rynek zbytu. Nic dziwnego, że w okresie dolarowych rządów waszyngtońskich imperialistów i ich lisynmanowskich pachołków gospodarka Korei południowej została zrujnowana.

Kiedy Armia Radziecka opuściła tereny Korei północnej przekazując pełną władzę państwową w ręce narodu, Amerykanie zaczęli roić plany o agresji na północną część półwyspu. W tym celu zjawili się w Phenjanie waszyngtońscy dy-



KIM-IR-SEN

plomaci oraz specjaliści instruktorzy, których zadaniem miało być sformowanie najemnej armii płatnych pachołków imperializmu, armii wyszkolonej i wyposażonej całkowicie na wzór amerykański.

Kiedy marionetkowa armia, użyta przez amerykańskich imperialistów do celów agresji poniosła sromotną klęskę już w pierwszym dniu walki — na lądzie koreańskim zjawili się wojska amerykańskie.

Cały świat zwrócił swe oczy na Koreę. Przecież od dłuższego już czasu stratedzy „zimnej wojny“, wodzowie zamętu, generałowie od wywiadów prasowych i prezydenci od spraw stonki ziemniaczanej — wszyscy oni razem i każdy z osobna starali się straszyć postępującą ludzkość swoją rzekomą siłą, swoimi „atomowymi muskułami“ i „bakteriologicznym oddechem“...

Ale potem przyszła klęska pod Seulem, Suwonem i Tajdżonem. Jeden za drugim pękły pierścienie „niezdobytych“ pozycji amerykańskich.

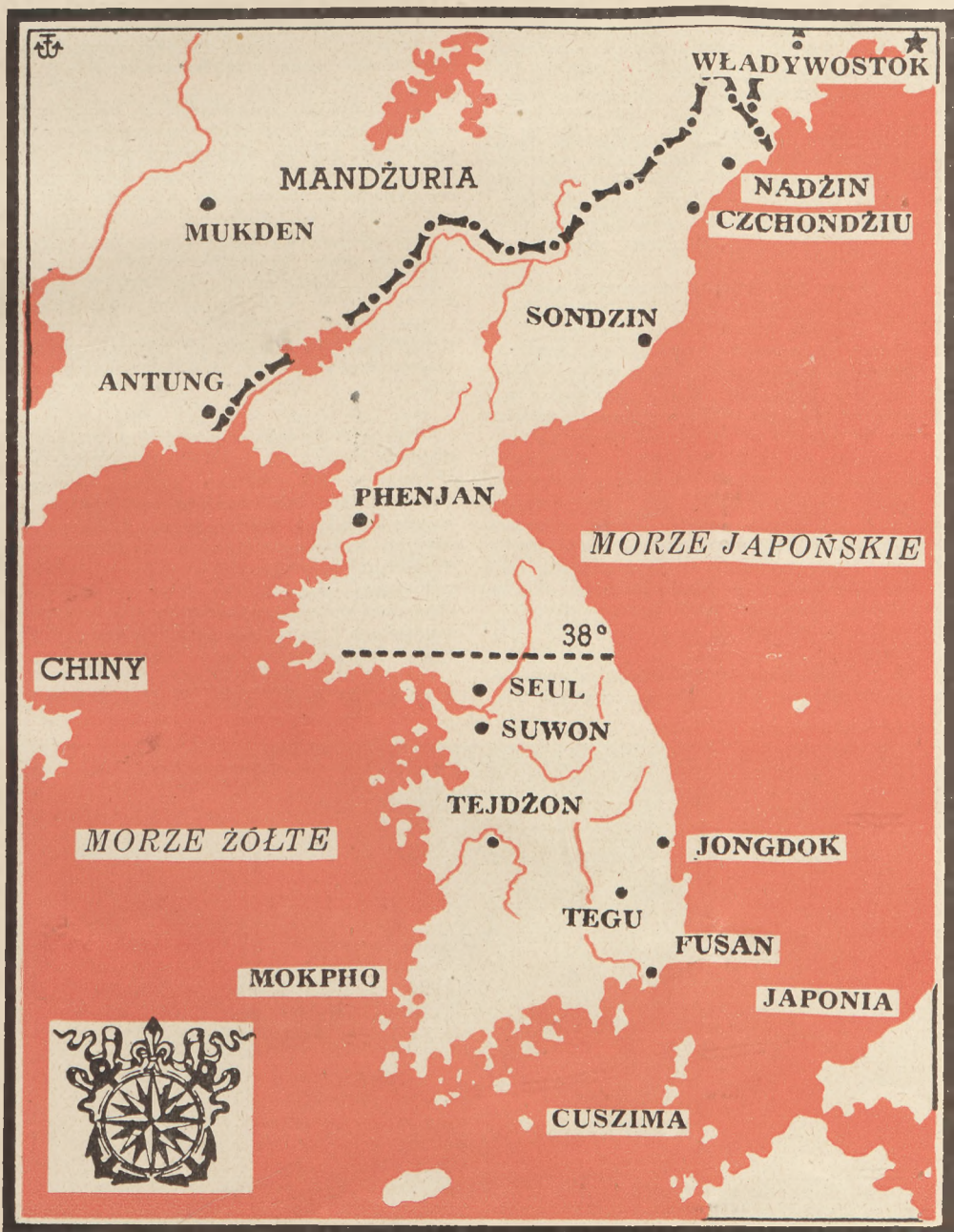
Większość ludowego wojska Korei północnej przejawiała się przede wszystkim w pełnej świadomości żołnierzy o co walczą. Podkreślił to szczególnie premier rządu koreańskiego, gen. Kim-Ir-Sen, mówiąc o przyczynach zwycięstw Koreańskiej Armii Ludowej.

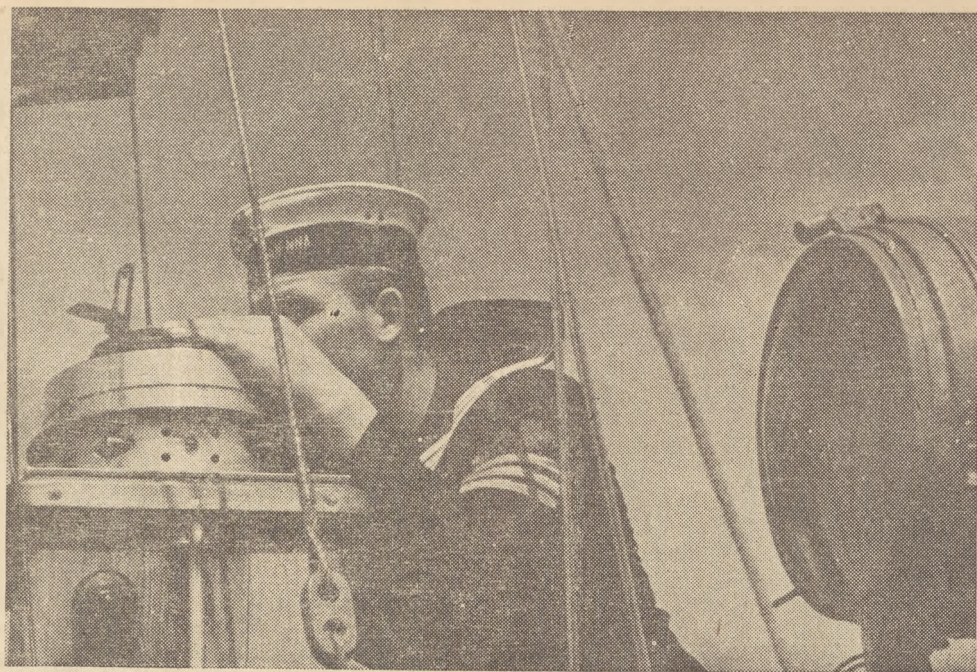
Gwałcąc układy międzynarodowe i przyjęte ogólnie zasady — Amerykanie narzucili kadłubowej Radzie Bezpieczeństwa ONZ swoje agresywne plany i korzystając z nieobecności przedstawiciela Związku Radzieckiego i Chin Ludowych uzyskali aprobatę swojego bandyckiego postępowania. W wyniku tego pirackie bombardowanie, zrzucające bomby na szpitale i szkoły Korei — zaopatrzone zostały w oznaki Narodów Zjednoczonych.

Ale w tym samym czasie, na froncie, mimo nieustannych korsarskich napadów okrętów anglosaskich na bezbronne osiedla nadbrzeżne, mimo nieustannego bombardowania spokojnych miast i wsi — wojska amerykańskie odnosiły klęskę za klęską...

Amerykańska agresja na Koreę przyjęła obrót nieoczekiwany. Wojska agresorów stanęły w obliczu klęski, a opinia całego postępowego świata opowiedziała się za walczącym o wyzwolenie narodem koreańskim. Na murach Hamburga, Paryża, Londynu czy Mediolanu pojawiły się różnorodnej treści napisy o wspólnej treści. „Ręce precz od Korei“ — oto hasło, które rzuciły masy proletariackie całego świata podlegającym wojennym. Żołnierz i robotnik koreański wie, że w okopach pod Nachtongiem nie jest sam, że stoją za nim dokerzy Belgii, górnicy polscy, powstańcy malajscy, chłopcy chińscy, że stoi za nim cały olbrzymi niezmożony obóz pokoju skupiony w wielkim froncie, na czele którego kroczy Związek Radziecki — ostoja pokoju światowego.

JÓZEF SIERAWA





WACHTA BOJOWA NA POKŁAD!

POR. MAR. ST. WOLIŃSKI

Okres letniej kampanii, to okres intensywnego szkolenia praktycznego, okres, w którym zdobyta przez marynarzy wiedza teoretyczna otrzymuje solidną podbudowę praktyki, zdobywanej w warunkach nieodbiegających od normalnych warunków bojowych. W pracy tej przyświeca marynarzom pierwszomajowy rozkaz Marszałka Konstantego Rokossowskiego, który mówi: „Okres szkolenia letniego wykorzystać dla wzmożonej pracy szkoleniowej. Wyrabiać hart, wytrzymałość i ofiarność żołnierską”.

Przyjrzyjmy się więc, jak pełnią swą odpowiedzialną służbę załogi naszych okrętów. Przy czym w zamieszczonych fragmentach postaramy się nadać akcji charakter działania bojowego, tak — jak przeżywają to na swych posterunkach szkolący się marynarze...

*

Sygnalista idącego na czołe ścigacza stanął mocno na szeroko rozstawionych nogach i nadaje treść rozkazu idącemu za nim w szyku torowym jednostkom. Szybko migają sygnalizacyjne chorągiewki w rękach st. mar. Zalewskiego. Naraz...

— Lewo 45 peryskop okrętu podwodnego!...

— Ster lewo na burt!

Ścigacz przechodzi w szyk czołowy.

— Cała naprzód!

Za chwilę w miejscu, gdzie do niedawna sterczał z wody peryskop, morze rozstąpi się, poderwane straszną siłą materiału wybuchowego, a biały słup dymu i piany wytryśnie w powietrze...

Tymczasem pod pokładem idącego do nowego ataku ścigacza czuwa ze słuchawkami na uszach hydroakustyk. Poprzez szum własnych śrub wsłuchuje się w otaczające ścigacz odgłosy, starając się wykryć, czy przypadkiem w pobliżu nie pojawił się jakiś inny nieprzyjacielski okręt podwodny, czy oburzony przed chwilą bombami nieprzyjacieli nie zaczął się i nie gotuje w tej chwili jakiejś niespodzianki.

Lecz oto po chwili czule ucho hydroakustyka wychwytuje jakieś podejrzanym szmery. Marynarz szybko je umiejscawia i melduje dowódcy. Okazuje się, że atakowany okręt podwodny nie został całkowicie zniszczony, że się porusza w kierunku operujących ścigaczy. Zatrzepotały na ostrym wietrze sygnałowe chorągiewki, idące w szyku czołowym ścigacza natychmiast podzieliły się na

dwie grupy. Jedna, robiąc gwałtowny skręt, ruszyła w kierunku widniejącego na horyzoncie nieprzyjaciela, druga „zaopiekowała się” uszkodzonym okrętem podwodnym...

*

Przenieśmy się teraz w inne miejsce, gdzie specjalnymi wiechami oznakowano zamierzany przez nieprzyjaciela obszar wód. Miny grożą wielkim niebezpieczeństwem, trzeba je natychmiast usunąć, aby utrzymać nieprzerwaną łączność naszych portów ze światem.

Do bazy trałowców przychodzi rozkaz: „Oczyścić zagrożony odcinek z min, zabezpieczyć ciągłość komunikacji morskiej”.

Alarm podrywa na nogi załogi okrętów. Po kilkunastu minutach „oracze morza”, najpracowitsze jednostki floty, wychodzą na wykonanie zadania. Niebezpieczne zadanie, grożące w każdej chwili najeżaniem na minę, wymaga od załóg wielkiego poświęcenia, wielkiej znajomości pracy i wiedzy fachowej.

Idąc „całą naprzód”, prą stalowoszarą jednostki na miejsce pracy. Załoga przygotowuje w tym czasie sprzęt trałowy — trały do min magnetycznych i akustycznych, trały do zwykłych min uderzeniowych. Kiedy nawigator, czuwający nad kursem okrętów, stwierdza, że okręty są na miejscu, trały idą za burtę.

W pełnym napięciu skupieniu obserwuje załoga ciągnięte trały, bacząc, czy nie po-

jawi się mina. Sygnalista bez przerwy utrzymuje łączność z sąsiednim okrętem. Trwa bez przerwy bezgłośnie rozmowa sygnałowych chorągiewek.

Sternik raz po raz zmienia kurs okrętu, który jakby wrosnięty w zespół, wraz z nim robi zwroty w prawo lub lewo.

Przez długie godziny przeorują trały lekko sfalowaną powierzchnię morza. Wiatr gwizdże w wantach. W międzyczasie okręt „odpiera” kilkakrotnie ataki nieprzyjacielskiego lotnictwa. Pod pokładem bosmat Fabianczyk czuwa wraz z motorzystami st. mar. Krześniak'em, Zaczkiem i mar. Kwasek nad sprawnym działaniem motorów.

Pada wreszcie rozkaz, kończący prace trałowe. Mat Drzystek czuwa nad starannym i szybkim zwinięciem trału na pokład. Kiedy z pomostu dowódcy sternik otrzymuje rozkaz: — Kurs 45, cała naprzód — załoga jest znów na stanowiskach, gotowa wykonać każdy następny rozkaz dowódcy okrętu...

*

...Przez pewien czas okręt podwodny szedł w zanurzeniu, ćwicząc manewry, zajmowanie pozycji do torpedowania, przeprowadzał ataki torpedowe. Załoga ze skupieniem wykonywała wszystkie rozkazy dowódcy, który pochylony przy peryskopie, kierował ćwiczeniami.

— Przelatujemy nieprzyjacielski niszczyciel. Alarm bojowy.

Cisza zaległa stalowe cielsko okrętu. Słychać tylko cichy pomruk elektrycznych silników i cichy szum wody wzdłuż burt, wskazujący, że okręt jest w ruchu.

— Niszczyciel zmienił kurs o 45 stopni, doskonale wchodzi na cel.

— Wyrzutnie dziobowe Nr 1 i 2, uwaga!

Po chwili, gdy nieprzyjacielski okręt wszedł dokładnie na cel, dwa lekkie wstrząsy świadczyły o tym, że obie torpedy poszły. Cała załoga z wielkim skupieniem zaczęła liczyć sekundy.

— Trafia czy nie trafia? A może znów zmienił kurs? Peryskop opuszczony, okręt przezornie schodzi głębiej pod wodę. A nuż w pobliżu znajduje się ochrona? Dwa wzrwy oznajmiają, że torpedy osiągnęły swój cel.

— Widać na głębokość peryskopowa.

Na głębokościomierzu strzałka szybko sunie do góry. 30, 28, 25, 21 metrów, wreszcie „oko”, ciekawskie i spragnione widoku nieprzyjaciela, wychyla się na powierzchnię.

— Dostał. Za chwilę zatoni. Uśmiech rozjaśnia twarz młodego dowódcy, rozjaśnia się zadowoleniem skupione twarze załogi...

*

Tak w codziennym trudzie załogi naszych okrętów ćwiczą się, zdobywając wiedzę, niezłedną w ich twardej, pełnej niebezpieczeństw, lecz i także zaszczytnej służbie na straży morskich granic naszej Ludowej Ojczyzny. Robotnicy i chłopcy w granatowych mundurach marynarskich strzegą twórczej, pokojowej pracy swych braci robotników i chłopów, wykuwających w swych fabrykach, kopalniach i na polach przyszłość nowej, socjalistycznej Polski.

POR. MAR. ST. WOLIŃSKI





ZAWSZE CZUJNI...

Zadzwiezał dzwonek telefonu. Starszy strzelec Zalech podniósł słuchawkę.
— Tak... słucham... odprawić holownik... dobrze.

Za chwilę do placówki WOP-u przy Kapitanacie Portu w Gdańsku wszedł wysoki barczysty szturman przedstawiając listę załogi. Zalech znał prawie wszystkich. Jednak przed wyjściem holownika z morza musiał sam przekonać się naocznie kto na nim odpływa.

Marynarze już z daleka pokazywali dokumenty. Nie było żadnej wątpliwości. Włączono silnik motoru.

Zalech schodził po trapie. Obejrzał się jeszcze za siebie. Woda kanału była lekko zmarszczona. Odbijały się w niej wyraźnie kadłuby przycumowanych statków. Słońce kładło się prawie na linii horyzontu.

Dopiero teraz starszy strzelec Zalech uczuł zmęczenie. Od samego rana był na nogach, przyjmował telefon, sprawdzał, odprawiał, podpisywał i znowu dzwonił. Trochę odczętałym krokiem wracał więc do placówki.

— No i co, spokój?

Dyżurny oficer kiwnął w odpowiedzi potakując głową i patrząc w okno bębnił palcami po stole. Zalech usiadł w drugim pokoju i sięgnął ręką do kieszeni gdzie od rana leżał nie przeczytany list.

Pisała siostra. Proste słowa o niemniej prostych sprawach.

Zalechowi przypomniała się rodzinna wioska i małe karłowate gospodarstwo, na którym trudno było kiedyś zarobić na kawałek chleba z omastą. Ojcowizna. Wyjechał stamtąd niedawno, a zdaje mu się, że lata całe minęły od tej chwili — tyle nowego poznał, na tyle spraw otworzył mu się oczy.

Ot choćby ta szkoła. Chodził do niej boso, a zimą w polatanych, zawsze za dużych ojców butach i kapocie. Uczył się nie było z czego. Matka z trudem zdobywała pieniądze na kupienie zeszytu. Własnej książki chyba nigdy nie miał. Toteż skończył tylko trzy klasy.

Zalech wie, że dziś tam się już wszystko zmieniło, podobnie jak w jego życiu — od czasu gdy został powołany do wojska otworzył się przed nim jakiegoś drugi świat. Można iść prosto i zdobyć wszystko, uczyć się, zostać oficerem, można... dużo jest tego — „można“ — I im lepiej Zalech to sobie uświadamia, tym bardziej odległa wydaje mu się rodzinna wioska i tamte przedwojenne czasy, tym więcej chęci nabiera do nauki, do pracy.

Ostro zabrzmiął dzwonek telefonu. Zalech szybko złożył list siostry i podniósł słuchawkę.
— Tak... o co chodzi... — znowu słyszał jego energiczny głos.

Świetlica ciągnęła wszystkich. Jasna sala ładnie udekorowane ścianą, stoliki, rozrzucone

na nich barwiące się z daleka kolorowymi okładkami tygodniki i szare płachty gazet. Ot, tylko siedzieć i czytać.

Jabłoński lubił porządek. Od czasu powierzenia mu zajęć świetlicowych pracował, z jeszcze większą przyjemnością. Wprawdzie gdy koledzy szli na służbę było mu trochę głupio, że zostaje w koszarach — ale zajęcia świetlicowe, przygotowywanie pogadanek, opracowywanie referatów, prasówek wszystko to pochłaniało go zupełnie. Jeszcze przed powołaniem do wojska, kiedy pracował w fabryce w Toruniu zapisał się do ZMP. Wtedy jednak nie rozumiał dobrze na czym polega wielka nauka marksizmu. Teraz pragnie nadrobić zaległości. Teraz wykonując swoje obowiązki mógł jednocześnie włączyć uczyć się, czytać.

Zołnierze schodzili się powoli. Najpierw po jedynco, a potem całymi grupami — świetlica zapełniała się.

— Koledzy, tematem naszej dzisiejszej pogadanki będzie zagadnienie czujności, najistotniejsze właśnie dla nas żołnierzy WOP-u — zaczął swój referat ob. Jabłoński. Potem w dyskusji wszyscy chcieli od razu zabrać głos.

Pierwszy mówił St. Sas, przodownik służby.

— Wielec jak jest z tymi statkami. Wysiadają podróżni, niby każdy ma swoje dokumenty, zdaje się, że nic nie można im zarzucić. A ja raz z oczu poznałem drania. Niby to wszystko w porządku. Na dowodach to samo zdjęcie, pieczętka przystawiona, nawet miał odcinek zameldowania. I co się okazało — to był wróg. Tak! co jak Robineau mógł sporządzić plany portu na użytek wywiadu obcego mocarstwa.

Z końca sali rozległy się głosy: Teraz ja Wam opowiem...

Dyskusja nie skończyła się w świetlicy. Jeszcze przed snem żołnierze przypominali sobie różne wypadki codziennej służby...

* * *

Dni nie są podobne do siebie. Każdy dzień szkolenia czy służby przynosi coś nowego. Do portu przybijają coraz to inne statki, przechodzą tamteży Humy ludzi. Trzeba być stale czujnym, aby żaden wróg nie przekroczył po kryjomu morskiej granicy, aby nie przeniknął na teren naszej ludowej ojczyzny. Ile to razy już próbowano tego dokonać, ile razy różni płatni pacholcy imperializmu — szpiegdy i sabotażyści ujmowani zostali w porcie, albo na morzu... Nie od parady przybrzeżne wody naszego wybrzeża kraja śmiegle ścigające patrolowe nad którymi powiewa morską banderą WOP-u.

Nad morską granicą stoi zawsze czujna straż...

MARIAN PAWLISZCZAK



Kolejne zadania LM

Po okresie prac reorganizacyjnych, związanych z jednoczeniem się ogniw b. LM i b. PZZ nastąpił okres prac przygotowawczych i organizacji „Dni Morza”. Te dwa etapy mamy już poza sobą. Weszliśmy w następny z kolei etap prac, mających na celu usprawnienie organizacyjne, umocnienie ideowo-polityczne i kadrowe Ligi Morskiej. Między innymi wysunęła się konieczność wykonania i to wykonania bezzwłocznego i jak najskrupulatniejszego prac na odcinku wypełnienia nowych deklaracji członkowskich, wydania legitymacji i zbierania składek.

Wymienione wyżej akcje muszą spełnić następujące zasadnicze zadania:

1. zewindencjonować i uaktywnić w myśl wytycznych deklaracji ideowej rzesze członków nowej LM.

2. ustalić formalno-prawną stronę członkowską przynależności do LM.

3. uregulować sprawę wpływów ze składek członkowskich jako wpływów z góry ustalonych, nie podlegających większym wahanom i będących realną podstawą do opracowywanych preliminarzy budżetowych.

O ile wykonanie dwu pierwszych zadań wymaga większego wysiłku w pierwszej fazie prac, o tyle trzecie zadanie może być w pełni wykonane jedynie — po pierwsze: przy stałej aktywności i należytym wykonywaniu zobowiązań przez wszystkich członków LM, przez Zarządy wszystkich placówek organizacyjnych i ich aparaty wykonawcze, przy zmobilizowaniu wszystkich organów inspekcyjnych i kontrolnych, po drugie: prace zmierzające do ściągania składek członkowskich, muszą być prowadzone stale i konsekwentnie w ciągu całego roku. Regularnie płaconą składką przez członków LM jest miernikiem stopnia jego przywiązania do organizacji i stopnia wypełnienia jednego z podstawowych jego obowiązków organizacyjnych, tak samo jak miernikiem oceny działalności finansowej organizacji jest procent ściągalskości składek, który w dużej mierze jest odzwierciedleniem przężności organizacyjnej.

Snarwa nabiera specjalnej wagi w świetle ostatnio wydanego zarządzenia Prez. Rady Min. z dnia 7. VII. 1950 r., eliminującego w zasadzie wszelkie zezwolenia na przeprowadzenie zbiorów publicznych, a nakazującego bazowanie strony dochodów w preliminarzach organizacji przede wszystkim na wpływach ze składek. Oczywiście, że ważne jest przy takim ujęciu sprawy, jak wysoka będzie składka członkowska. Na ostatnim posiedzeniu Prezydium Zarządu Głównego LM, biorąc powyższe pod uwagę, przeprowadzono uchwałę o podwyższeniu minimum składkowego. Ustalenie minimum składkowego przez Zarząd Gł. LM absolutnie nie krepuje inicjatywy oddolnej w kierunku dobrowolnego podwyższenia go w indywidualnych wypadkach. Drukowane znaczki składkowe opiewają na 10, 20, 30, 50 i 100 zł (osoby prawne w praktyce z reguły deklarują jeszcze większe sumy).

Analizując zarządzenie Prezydium Rady Ministrów, stwierdzające ważne znaczenie pozycji wpływów składkowych po stronie dochodów preliminarzy organizacji, musimy sobie jasno zdać snarwę z konsekwencji, które z tego wynikają, a mianowicie:

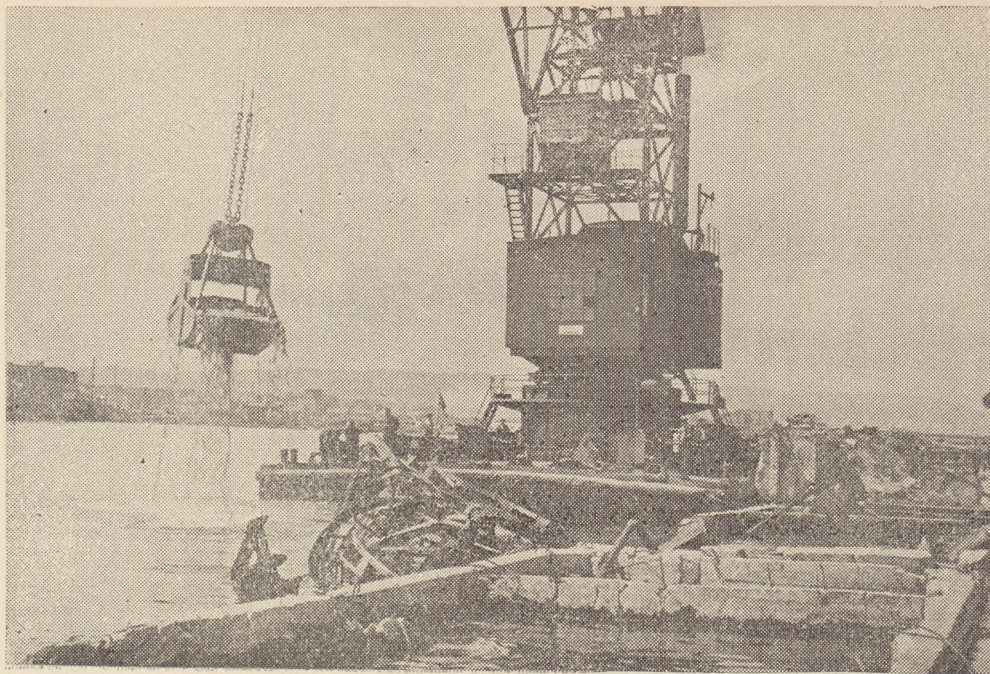
a) konieczność zrewidowania deklarowanych wysokości składek członkowskich,

b) konieczność regularnego ściągania i odprowadzania wpływów składkowych, które to zadania mają szczególne znaczenie, gdyż nie wykonanie ich (np. przez Koło) może spowodować załamanie się budżetów Oddziałów. Okręgów a wreszcie Zarządu Głównego.

Należy zwrócić na jeszcze jeden moment uwagę. Wpłaty i ściąganie składek członkowskich będą dokonywane na podstawie imiennych wykazów, opartych o złożone deklaracje członkowskie. Chodzi o to, aby werbunek nowych i ewidencja starych członków nie obejmowały elementu nieaktywnego, ujętego tylko statystycznie, elementu, który właściwie zamazuje realny stan członków, utrudnia kontrolę i ocenę organizacji.

Rozpoczynamy wielką kampanię, mającą na celu unormowanie podstawowych spraw techniczno-organizacyjnych w LM. Ten etap pracy jest wyjątkowo ważny z punktu widzenia należytego i właściwego rozwoju LM jako organizacji, tym bardziej ważny zaś, że musi być wykonany w terminie możliwie jeszcze wcześniejszym niż to określa okólnik Zarządu Głównego Ligi Morskiej (30. IX. 1950).

MIECZYSLAW WITKOWSKI
CZŁONEK PREZYDIUM ZARZ.GŁ.LM



HYDROTREST

Na 10-tonowym dźwigu „Hydrotrestu”, używanym przy budowie falochronów, spotykamy Leona Frankowskiego — dźwigowego, który jest równocześnie pracownikiem „do wszystkiego”.

— Falochron — opowiada z zamiłowaniem ob. Frankowski — ma dla każdego portu morskiego ogromne znaczenie. Dzięki tej potężnej, betonowej zaporze fale morskie nie wdzierają się do basenów portowych. Falochron chroni więc statki i pozwala sprawnie wykonać prace przeładunkowe.

— Ale jak zbudować falochron i to właśnie w miejscu narażonym na uderzenia fal?

— Ludzie znaleźli sposoby wznoszenia konstrukcji w takich warunkach i budują je nie zważając na trudności. Ogromny falochron portu gdyńskiego wojska hitlerowskie zniszczyły niemal zupełnie przy pomocy materiałów wybuchowych. Niektóre koła kierownicze w odbudowie portów — nie wierząc w nasze siły — oddały częściowo pracę nad odbudową firmom zagranicznym, kapitalistycznym. Jednakże poza paroma cudzoziemskimi fachowcami — pracę wykonali polscy robotnicy, technicy i inżynierowie. Po przejęciu robót całkowicie przez polskie przedsiębiorstwa okazało się, że sami mamy nie gorszych specjalistów, a nawet potrafimy znacznie ulepszać metody pracy, zastosować nowe pomysły i uzyskać duże oszczędności. Obecnie odbudowę i budowę portowych falochronów (prócz wielu innych robót inżyniersko-wodnych) zajmuje się właśnie przedsiębiorstwo państwowe „Hydrotrest”.

— Wróćmy jednak do falochronu — pytamy dalej. — Czy możecie podać nam kilka szczegółów dotyczących jego budowy?

— A więc zaczniemy od dna morskiego. Jak powiedziałem — musi się ono znajdować na głębokości co najmniej 9 metrów. Jeśli w miejscu, gdzie ma stanąć falochron głębokość jest mniejsza — trzeba przeprowadzić pogłębienie bagrownicą, która usuwa piasek i wyrównuje dno. Następnie nurk układa tzw. podsypkę z kamieni wielkości pięści. Warstwa kamieni, tworząca pas szerokości 11 m musi być wyrównana pod kontrolą niwelatora, bo na takim fundamencie ustawi się później skrzynię żelbetową. Skrzynia taka ma nieco ponad 18 m długości, 7 m szerokości i blisko 10 m wyso-

kości. Do budowy tego kolosa, wazącego ponad 500 ton trzeba użyć 360 m³ żelbetu. Buduje się go na lądzie, a ściślej mówiąc — na samym brzegu morza. Najpierw zbudowana z żelazobetonu skrzynia leży na boku, zwrócona do morza swą „stopą”. Następnie wybiera się spod niej piasek, żeby zsunęła się do wody. Mimo swego wielkiego ciężaru skrzynia będzie pływała, dzięki czemu przy spokojnym morzu można ją przeholować na wyznaczone miejsce, nad ową podsypkę kamienną. Wówczas skrzynię zatapia się, zalewając jej wnętrze wodą, a następnie zasypuje się piaskiem (ok. 800 m³). Wypełniona piaskiem skrzynia waży ok. 1 200 ton. Na tym kończy się pierwszy okres prac, gdyż trzeba odczekać aż skrzynia dobrze osiadzie.

Po okresie zimowych sztormów można przystąpić do wykonania nadbudowy, która składa się z betonowej wysokiej ścianki od strony otwartego morza oraz brukowanej, betonowej nawierzchni. Falochron składa się z dziesiątków skrzyń łączonych betonem. Jak drogie są takie konstrukcje dowodzi fakt, że 1 metr bieżący falochronu kosztuje, okrągło licząc, 650 tys. zł.

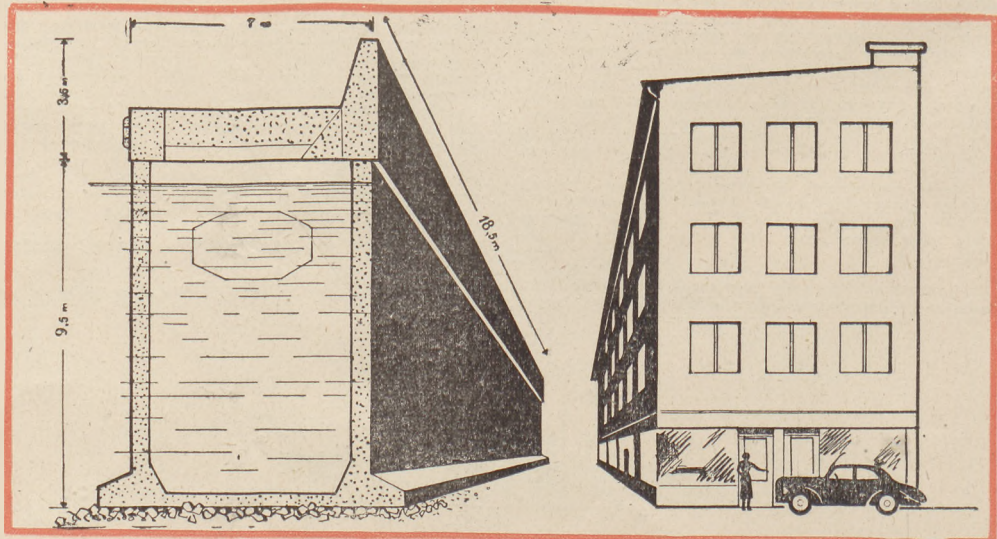
Budowa nowego falochronu jest stosunkowo łatwa w porównaniu z odbudową zniszczeń. Uszkodzone skrzynie trzeba pokruszyć przy pomocy materiałów wybuchowych tak, aby najmniejsza część dała się unieść dźwigiem. Skomplikowaną pracę wiercenia betonu i zakładania ładunków wykonuje nurk, który również musi kierować usuwa-

niem gruzu i niwelowaniem gruntu pod nowe skrzynie. Jeśli fachowcy dojdą do wniosku, że „stopa” (podstawa) skrzyni i dolna część jej boków warte są odbudowy, wówczas przeprowadza się podwodne rekonstruowanie żelbetu (ściany zewnętrzne, komory) lub też na „stopie” ustawia się 15 bloków żelbetowych, z których każdy waży 25 ton. W tym ostatnim przypadku skrzynia jest również częściowo wypełniona piaskiem i stanowi zwarty, połączony betonem blok.

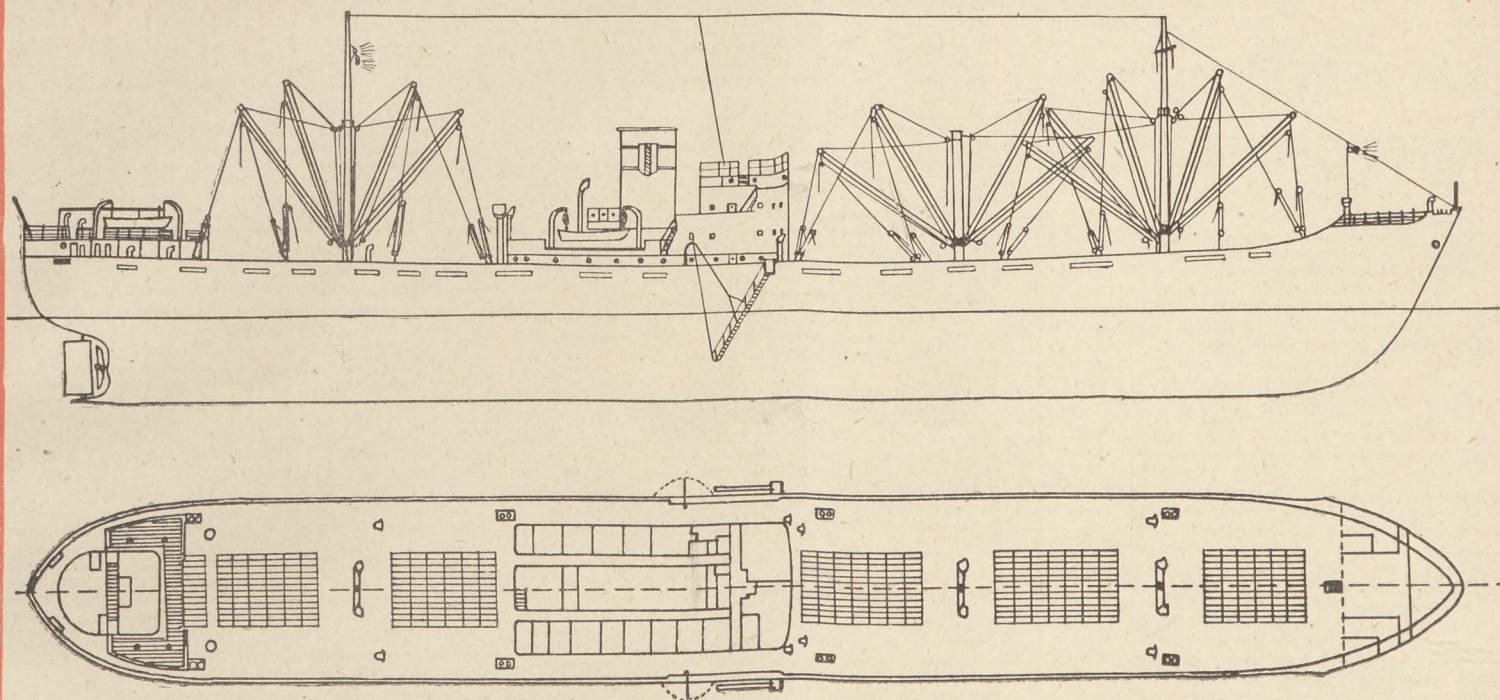
W ten sposób postępowano ze skrzyniami uszkodzonymi tylko częściowo lub ustawionymi w niewłaściwym miejscu dopóki inż. Chrzanowski kierownik robót falochronowych „Hydrotrestu” nie wynalazł sposobu uratowania cennego materiału. Pomysł inż. Chrzanowskiego polega na użyciu pontonów ratowniczych o dużej nośności. Po oczyszczeniu skrzyni (wybraniu z jej komór piasku i gruzu) wykonuje się pod nią tunele dla przeprowadzenia stropów (lin) stalowych. Liny grubości ramienia mocuje się na pontonach, które ulegają zatopieniu. Nieuszkodzone komory skrzyni, po dokładnym uszczelnieniu, zostają opróżnione z wody. Również po zakończeniu przygotowań, opróżnia się z wody pontony i dzięki uzyskanej w ten sposób wyporności skrzynia wypływa na powierzchnię. Teraz można ją przeholować na właściwe miejsce, jeśli bowiem nie jest zbyt uszkodzona nadal stanowi wartościowy element budowlany.

Praca, przy której operuje się ciężkimi kawałkami betonu lub konstrukcjami o wadze kilkuset ton, na pewno nie jest łatwa, a zwłaszcza wtedy, gdy trzeba ją wykonywać pod wodą. W porcie gdyńskim pracują jednak ludzie, którzy lubią swą robotę, a dzięki temu znają ją dobrze i uzyskują w tym trudnym zawodzie znaczne sukcesy. Na przykład główny majster robót falochronowych Franciszek Szmulta od dwudziestu lat już pracując oddaje swoim doświadczeniem wielkie usługi dziełu odbudowy portów. Leon Frankowski, dźwigowy, przoduje w pracy i potrafi doskonale zorganizować robotę całych zespołów. W pracach podwodnych niestrudzeni są świetni nurkowie Jan Hejza, Mieczysław Szapiel i Fr. Bulman, którzy wyróżniają się wytrzymałością i zapalem do pracy. Dzięki takim pracownikom możliwe było wykonanie wielu trudnych prac w znacznie krótszym czasie niż planowano. Np. dawny plan przewidywał usunięcie resztek falochronu Śląskiego do dn. 1. XI. br. Harmonogram „Hydrotrestu” wyznaczył termin o miesiąc wcześniej, a faktycznie robota została wykonana w ramach Czynu Lipcowego pracowników do dnia 18. VII. br. Plany robót są przekraczane o 20—25% w każdym miesiącu, choć niekiedy pracę uniemożliwia sztorm, podczas którego nawet statki nie wychodzą z portu. Stracono przez niepogodę czas pracownicy nadrabiają szybko, wiedzą bowiem, że na rezultaty ich pracy czeka port, że dzięki nim wcześniej wykona swój plan gospodarka morska — ważne ogniwo w łańcuchu Planu Sześcioletniego.

ADAM KRZEPKOWSKI



Przekrój falochronu portowego w porównaniu do wielkości budynku mieszkalnego.



DALEKI REJS M/S „WARTA”

MARIAN MILCZEK

Trzynam w ręku prospekt linii okrętowej Gdynia—Ameryka, na którym wypisano coś osobliwymi znakami chińskiego pisma. Niestety, nie rozumiem co owe litery czy słowa oznaczają. Już bardziej zrozumiała jest owalna mapka z cienką, czerwoną linią marszruty dalekiego rejsu m/s „Warta”. Ale litery? Cóż mogą one oznaczać?...

Kiedy jednak ktoś tłumaczy mi sens napisu — przysła jego egzotyka, a treść staje się bliska i zrozumiała...

„Niech żyją Chiny Ludowe! Pierwszy statek z Polski Ludowej pozdrawia Chiny Ludowe!”

Owym pierwszym polskim statkiem, który wyruszył w rejs do Chin Ludowych — jest piękny motorowiec „Warta”. Zapewne wielu spośród czytelników „Morza i Marynarza Polskiego” pamięta artykuł o „Warcie” zamieszczony w naszym piśmie przed półtora rokiem. Artykuł nosił tytuł: „M/s Warta — statek wrócony życiu”.

„Warta” została przywrócona życiu dzięki wyjątkowej, ofiarnej pracy polskich stoczników. Odbudowa jej, odbudowa gruntowna, pełna trudności i przeszkód — była jednym z pierwszych wielkich sukcesów naszych stoczników. Dlatego mieszkańcom Wybrzeża statek ten jest szczególnie drogi. Jego historia, to przecież kawał historii naszych powojennych, morskich poczyną.

Gdy przystępowaliśmy do pracy w dymiących zgłiszczami, przeoranych pociskami portach, „Warta” była wynalonym, zbombardowanym, żalosnym wrakiem, spoczywającym na dnie jednego z zaminowanych, opustoszałych basenów portowych.

Pierwsze gorączkowe zmagania, mające na celu co rychlejsze uruchomienie zdewastowanych portów — obejmowały jednocześnie pełne trudu i przeszkód prace nad wydobywaniem z dna „Warty” statku, na który wielu „specjalistów”, niedoceniałych twórczej siły klasy robotniczej — machnęło ręką, przeznaczając go tylko na złom.

Okres korpnięcia naszego młodego przemysłu stocznikowego, okres, w którym poczęto kłaść stępki pod pierwsze, budowane w kraju statki pełnomorskie — był jednocześnie okresem wyjątkowych prac nad odbudową wydartej morzu „Warty”. Próbnv reis tego pięknego motorowca zapoczątkował serię próbnvch rejsów dalszych, już całkowicie w kraju konstruowanych jednostek.

W czasie, gdy nasza żegluga morska wzrastając w tempie nie mającym precedensu w dziejach państw kapitalistycznych — uruchamiała coraz to nowe linie i zwiększała cyfry przewozów w oparciu o rosnący ruch współzawodnictwa i racjonalizatorstwa — „Warta” weszła do eksploatacji, pływając wytrwale i z poświęceniem na jednym z naszych najdalszych połączeń oceanicznych, na linii południowo-amerykańskiej.

I oto, gdy w ramach Planu Sześcioletniego nasze połączenia dalekomorskie poczynają coraz gęstszą siatką pokrywać kulę ziemską — właśnie „Warcie” przypadł w udziale zaszczyt wyruszenia w pierwszy, doświadczalny rejs do portów Chin Ludowych. W ten sposób jeszcze jeden doniosły moment w historii naszych sukcesów gospodarczych na odcinku morskim, złączony został z imieniem statku, którego powojenne dzieje są tak ściśle z tymi osiągnięciami związane.

„Warta” wyruszyła w rejs pierwszego lipca. Zabrała ona całookrętowy ładunek wyrobów przemysłowych polskich i czeskich, m. in. tkaniny, narzędzia, wyroby metalowe itp. Jest to pierwsza partia towarów objętych umowami handlowymi, podpisanymi niedawno pomiędzy Chińską Republiką Ludową a Polską i Czechosłowacją. Wzajemian za wyroby naszego przemysłu otrzymujemy z

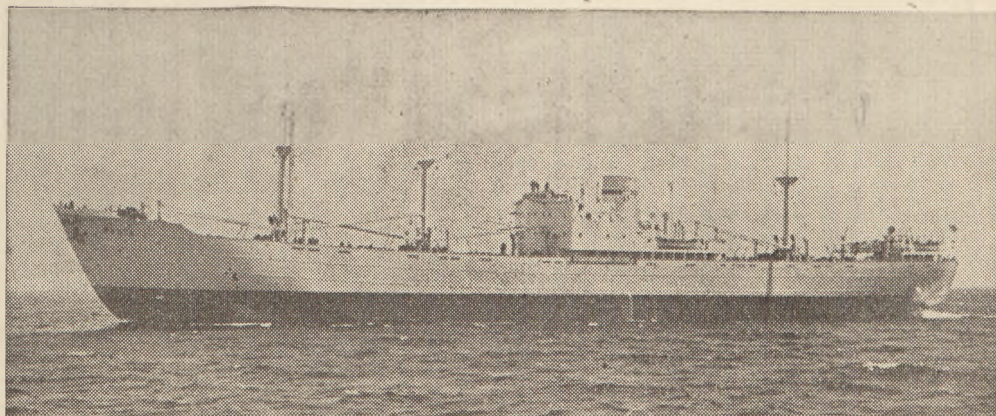
Chin cenne artykuły i surowce spożywcze jak np. soję, tytoń, herbatę. Pierwsze ładunki towarów chińskich nadeszły już do naszych portów.

Aby szybki drobnicowiec mógł przebyć trasę Bałtyk — Morza Chińskie, pokonując około 25 tysięcy mil morskich potrzeba jednak kilku miesięcy. Dwadzieścia pięć tysięcy mil, — a na barwnej mapce w „galowskim” prospekcie czerwona nitka trasy ma nie więcej jak trzydzieści centymetrów długości.

Poprzez morza dalekie, pośród lądów i wysp objętych ogniem walk wyzwoleniczych, mijając porty krajów zgnębionych zbrodniczą ręką imperialistycznych samowładców — płynie na chińskie wody polski handlowy statek. Płynie on w te strony, gdzie grabieżcza klika międzynarodowego kapitału usiłuje rozpętać zarzewie nowej wojny, w strony — gdzie bohaterski naród koreański walczy o byt i zjednoczenie.

Na wody Chińskich Mórz płynie statek, który jest posłem pokoju i przyjaźni: wiezie on pozdrowienia od narodu polskiego dla bohaterskiego narodu chińskiego, budującego gmach dobrobytu w wyswobodzonej od wroga ojczyźnie, wiezie towary wyprodukowane rękami polskich i czeskich robotników, towary, które potrzebne są narodowi chińskiemu dla odbudowy kraju. Wiezie zapewnienia przyjaźni, tej wspaniałej twórczej przyjaźni, która łączy wszystkie narody miłujące pokój i walczące o pokój!

MARIAN MILCZEK



O NOWE, IDEOWE I WARTOŚCIOWE KADRY LIGI MORSKIEJ

Wypełnienie nowych, poważnych zadań jakie stoją dziś przed Ligą Morską wiąże się jak najściślej z zagadnieniem kadr. Podobnie jak we wszystkich innych dziedzinach życia naszego kraju, zdążającego ku socjalizmowi, tak i na odcinku naszej organizacji, sprawa troski o wysokowartościowe, ideowe kadry, sprawa wychowania nowych kadr, staje się jednym z najważniejszych ogniw naszej pracy.

W Lidze Morskiej, która ma za zadanie mobilizować społeczeństwo do wykonania 6-letniego Planu i wzmagać obronność kraju zwłaszcza na odcinku morskim, oraz przygotowywać nowe rzesze kandydatów na marynarzy i specjalistów morskich, sprawa kadr nabiera specjalnego znaczenia. Musimy zdać sobie jasno sprawę, że nie mamy dotychczas odpowiednich kadr i że na odcinku tym dotychczas robiono niewiele, tak że stoimy wobec zwiększonych zadań z niewystarczającymi kadrami organizacyjnymi. Musimy również powiedzieć otwarcie, że na starych, przedwojennych „działaczy” ligowych, którzy poza balastem hańbiących, szkodliwych tradycji, dawnej Ligi Morskiej i Kolonialnej, nie nie mogą wnieść do naszej organizacji, że na tych „działaczy” nie liczymy i do realizacji naszych zadań stajemy bez nich. Nie chcemy widzieć również w naszej organizacji różnych „fachowców” i frazesowiczów, maskujących tylko swoje rzeczywiste reakcyjne oblicze.

Potrzebne są nam nowe, ideowe i wysokowartościowe kadry. Potrzebni nam są zdolni organizatorzy, dobrze wyszkoleni instruktorzy i wykładowcy, specjaliści z różnych dziedzin gospodarki morskiej, szkolnictwa i sportów wodnych. Skąd te kadry wziąć? Tylko przez szeroką akcję szkoleniową wśród młodzieży robotniczej i chłopstwa pracującego możemy wychować takie kadry, wciągając jednocześnie do pracy w naszej organizacji najbardziej wartościowe jednostki spośród licznych rzesz oddanych Polsce Ludowej pracowników morza, którzy osiągnęli tak wspaniałe wyniki w rozwoju naszej gospodarki morskiej a przede wszystkim spośród rezerwistów Ludowej Mar. Wojennej.

Z naszych ogniw organizacyjnych musi zniknąć typ dawnego „działacza”, musi zniknąć biurokracizm i wszelkie maniery dygnitarskie, z naszych kursów morskich i ruchu szkoleniowego musi być wyeliminowany typ „czystego fachowca morskiego”. Akcją szkoleniową musi objąć również swym programem szkolenie ideologiczne, zapoznanie naszych członków, a przede wszystkim naszej kadry organizacyjnej z marksizmem leninizmem, bo jak powiedział Józef Stalin „...im wyższy jest poziom polityczny i uświadomienie marksistowsko-leninowskie pracowników, jakiegokolwiek dziedziny pracy państwowej i partyjnej, tym wyższy jest poziom samej pracy, tym bardziej jest ona owocna, tym większe są wyniki pracy...”

Oczyszczenie i zaktywizowanie istniejących kadr, wciągnięcie nowych, ideowych i wartościowych ludzi do naszej pracy, wychowanie nowych, młodych kadr — oto najpilniejsze zadania na odcinku polityki kadr naszej organizacji.

Nie możemy też zapominać, że obok szkolenia kadr instruktorów i organizatorów Ligi Morskiej, obok przygotowywania kadr dla naszej gospodarki morskiej i dla Ludowej Marynarki Wojennej, organizacja nasza winna wykazać daleko idącą troskę o kadry tzw. marynistów. Liga Morska powinna otoczyć opieką pracujących obecnie marynistów-pisarzy, poetów, malarzy i rzeźbiarzy i okazać im pomoc, a także przyczynić się poprzez konkursy literackie itd. do wylawiania nowych, młodych talentów spośród rzesz pracowników morza i innych gałęzi gospodarki narodowej.

Od tego, jak zrealizujemy nasze zadania na odcinku kadr zależeć będzie realizacja naszych pozostałych zadań, toteż na zagadnienie kadr ligowych musimy zwrócić specjalną uwagę i położyć na ważność tej sprawy szczególny nacisk.

JERZY OKRASA

RADZIECCY MARYNARZE PISZĄ O POLSKICH PORTACH

Na łamach ukazującego się w ZSRR pisma „Morskoj Flot” co pewien czas napotyamy na korespondencje nadsyłane przez załogi radzieckich statków, odbywających bliskie i dalekie rejsy. Często w listach tych marynarze opisują wrażenia z postoju w porcie Gdyni, Gdańska lub Szczecina. Z korespondencji tych wynika, że marynarze ci mają wiele szczerzego uznania dla pracy naszych portów, dla osiągnięć stoczniowców i robotników portowych i dla postawy moralno-politycznej polskich marynarzy.

Wybieramy obszerniejszą nieco korespondencję marynarza Jerlina, zamieszczoną w „Morskim Flocie” w numerze z dnia 4 lutego br.

Oto, co pisze autor: „Życie demokratycznej Polski poznałem na podstawie wielu obserwacji. Wraz z załogą naszego statku w ciągu kilku lat wielokrotnie odwiedzałem porty polskie: Szczecin, Gdynię, Gdańsk, miejscowość letniskową Sopot. Wszędzie widzieliśmy, że zgodna i twórcza praca wre w odrodzonym kraju, że z energią i natężeniem polscy robotnicy budują podstawy socjalizmu!

... Kiedy statek zbliża się do portu gdynińskiego, zdaleka już widać las nowobudujących się obiektów. Nie schodząc jeszcze na brzeg, wyraźnie dostrzegamy, że wysiłki tutejszych ludzi zmierzają do jak najszybszego odbudowania portu i miasta. W samym porcie już prawie wcale nie widać wielkich zniszczeń spowodowanych wojną. U nabrzeży cumuje statek za statkiem. Port żyje intensywnym pracowitym życiem.

Robotnicy portowi dają do jak najlepszej organizacji pracy. Najbardziej wykwalifikowaną kadrę i trymerzy dzielą się swymi doświadczeniami z nowicjuszami. „Portowcy” dobrze rozumieją, że teraz pracują nie dla kapitalistów, lecz dla korzyści demokratycznego kraju, dla samych siebie. Byliśmy świadkami takiego faktu: robotnicy pragnąc jak najszybciej przeładować statek, dobrowolnie pozostali w porcie o półtorej do dwóch godzin dłużej i szli do domu dopiero po skończonej pracy.

Wyrazem zainteresowania robotników przedterminowym wykonaniem planów produkcyjnych są liczne przykłady bohaterstwa pracy. Codziennie gazety donoszą o nowatorach spośród górników, pracowników portowych, kolejarzy, pracowników przemysłowych. W każdej gałęzi przemysłu wysunęli się racjonalizatorzy, wynalazcy. Wszystkie twórcze siły narodu polskiego są na usługach interesów wszystkich obywateli.

Gdy gawędził z stoczniowcami i marynarzami, często pada pytanie:

— A jak się to robi u was, w Związku Radzieckim?

Słyszac o wysokim poziomie radzieckiej techniki i mechanizacji, polscy robotnicy gorąco pragną zastosować wszystko, co nowe i postępowe w swoich portach.

W przedwojennej, kapitalistycznej Polsce nie było ani jednej stoczni okrętowej. Obecnie stworzone zostały ośrodki budownictwa okrętowego.

Niezatarte wrażenie pozostawia zetknięcie się z życiem takich miast portowych, jak Gdynia, Gdańsk i Szczecin. W szybkim tempie odbudowują się tam domy mieszkalne, szkoły, szpitale, transport, powstają nowe instytucje kulturalno-oświatowe. Idąc ulicami polskiego miasta widzi się okazałe domy, szkoły i wyższe uczelnie.

Wysztalcenie w przedwojennej Polsce było raczej przywilejem bogaczy, dziś jest osiągalne dla milionów dzieci świata pracy. I kiedy robotnicy portowi opowiadają nam o swoim życiu, przede wszystkim podkreślają: „mój starszy syn kończy uniwersytet”, albo „moja córka śpiewa w konserwatorium”...

Ogromna, twórcza praca narodu polskiego, rozwija gospodarkę kraju i prowadzi nieugięcie do polepszenia bytu mas pracujących...”

Na tym kończy swą opowieść, wrażenia z pobytu w polskich portach radziecki marynarz Jerlin.

A teraz zajrzyjmy do artykułu płórnicy Zyrnowa pt. „Polska — państwo morskie”, zamieszczonego w miesięczniku „Wokrug swiata” („Naokoło świata”). Obejmuje on 6 stron druku w tym liczne zdjęcia portów Gdańska, Szczecina, Gdyni i Swinoujścia.

A oto, co czytamy dalej:

„Na redzie Antwerpii stanął nowiutki, zagraniczny statek, załadowany śląskim węglem dla Belgii. Wśród wielu zniechęconych w porcie na skutek strajków belgijskich statków i amerykańskich liniowców, które przywoziły małowartościowy węgiel, zepsute konserwy, brzytwy i inne „niezbędne” dla Belgów towary, nowy towarowy statek zwracał na siebie ogólną uwagę.

Był to polski statek „Soldek”. Na nim toptała białoczerwona bandera.

„Otraskanych” z morzem wilków morskich nie mało zdziwiła nazwa statku. W morskich przewodnikach napotykał czasem na nazwy polskich statków, ale zawsze nosiły one nazwy królów i magnatów.

Jeden z amerykańskich kapitanów z ironią spytał marynarza z polskiego statku:

— Człoby objawił się u was nowy król?

— Tak.

— A któż to taki?

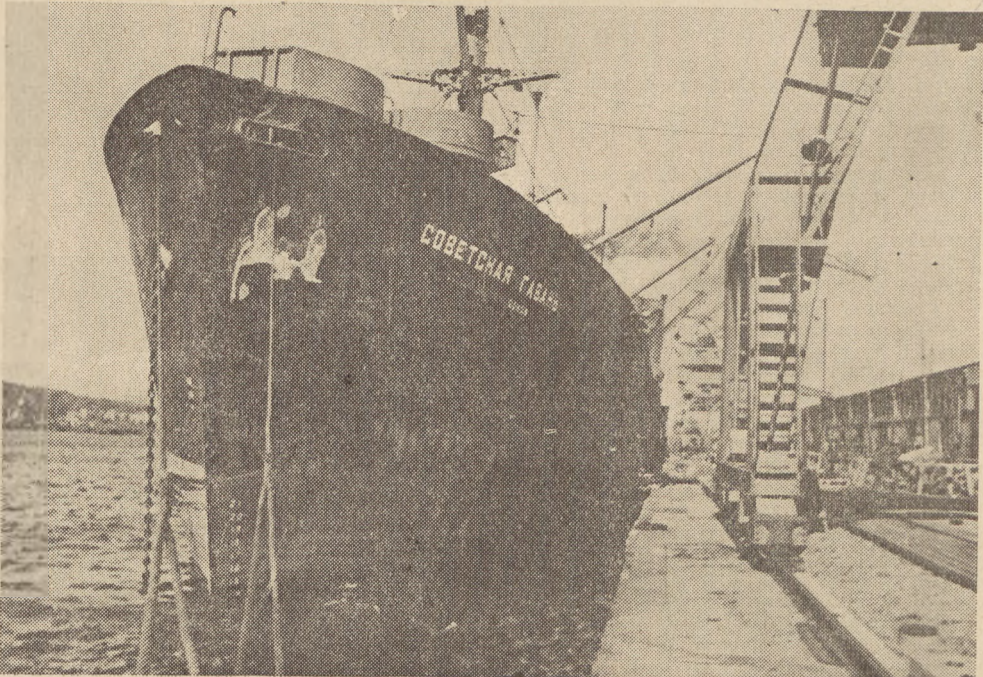
— Naród. Oto gdański robotnik — budowniczy okrętów, którego nazwisko widnieje na burcie statku, i setki tysięcy takich jak on, Naród, naród polski!”

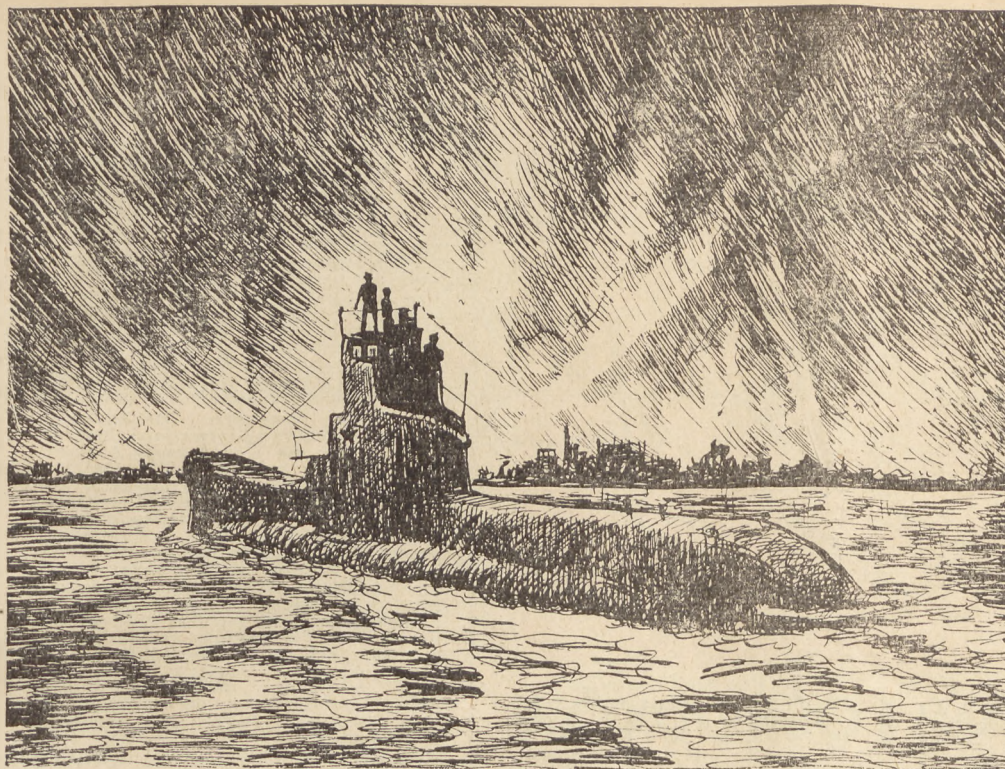
Wypadek, jaki cytuję Zyrnow w swoim artykule o polskich statkach i portach był niewątpliwie autentyczny. O podobnych historiach mówią i piszą nam marynarze, którzy mają możliwość stykania się z oficerami i załogami zagranicznych statków, będących w służbie Marshalla, Achesona, Schumana, i innych „dobroczyńców” krajów anglosaskich.

Marynarz radziecki patrzy na nasze osiągnięcia w dziedzinie morskiej innymi oczyma, aniżeli załogi wielu innych zagranicznych statków, zawiązających do naszych portów. Radziecki marynarz, który — być może — brał udział w wyzwoleniu naszego Wybrzeża, lub widział stan naszych portów w 1945 roku, albo ten wrzescie, który wraz z ekipą minerów brał udział w odminowaniu naszych wód przybrzeżnych i zatok, ten marynarz cieszy się z każdego naszego nowego statku, nowego dźwigu, z coraz to zwiększającego się zastępu robotników portowych.

Zdać on sobie sprawę z tego, że polscy pracownicy morza stoją wraz z radzieckimi marynarzami, stoczniowcami i robotnikami portowymi — w jednym, wartym szeregu nieustraszonych bojowników o pokój.

JOZEF BALCERAK





Niebezpieczny rejs

Chylące się ku zachodowi słońce odbijało się krwawą czerwinią w migotliwych falach. Siła wichru rosła nasuwając od pełnego morza piętrzące się grzywy. Dziób okrętu raz po raz nurzał się w falach, wzbijając z obu burt fontanny wody, które opadały perłście za rufą, układając się w szeroką zmięzioną, mleczną bruzdę. Na pomoście bojowym objął służbę komandor-porucznik Gołubiew, zastępca dowódcy. Spokojnie z pogodnym, nieschodzącym z ust uśmiechem, kurzył swą nieodłączną „nosogrzałkę” — jak nazywał swą ogromną fajkę. Spoczywająca na telegrafie maszynowym ręka przesunęła wskazówkę na „całą naprzód”. Momentalnie Diesle przyspieszyły obroty i wicher mocniej zagwizdał w antenie okrętu.

„Na razie wszystko szło dobrze. Noc mijała spokojnie. Mgła widocznie odstraszyla faszystów od patrolowania. Jedynie dwa razy pojedyncze samoloty zrzuciły w pobliżu okrętu parę „świeczników”, ale bez następstw. Dopiero nad ranem, gdy na widnokręgu ukazały się brzegi Krymu zaczęły się dziać „ciekawsze rzeczy”, jak mówili później marynarze. Wiadomo było już, że właśnie gdy ukazują się brzegi półwyspu, wylaniają się też pierwsze niebezpieczeństwa, toteż cała załoga była „na równych nogach”. Dowódca wraz z oficerem wachtowym, Bykowem i sygnalistą Pierowem, uważnie obserwowali horyzont. Porucznik Bykow był doskonałym nawigatorem, wszyscy pamiętali jak podczas mgły przeprowadził okręt podwodny wprost do sewastopolskiego awanportu. Ale i bosman Pierow był dobrym fachowcem w swej służbie i teraz pierwszy dostrzegł niebezpieczeństwo. „Prawa 40 — samolot na wodzie” krzyknął.

Od tego okrzyku Pierowa wypadki zaczęły się toczyć niczym na filmowej taśmie. Ledwie dowódca zdążył spojrzeć we wskazanym kierunku, a już przyczajony chytrze wodnosamolot ruszył do startu, ustawiając się pod wiatr. Każda sekunda stanowiła teraz cenę życia. Rozkaz dowódcy skierował okręt do zanurzenia. Z

szumem zamknęła się nad zapadającym w głąb okrętem sklepiąca tafla wodna.

„No cóż, wpadliśmy. Ani chybi wezwie zaraz pomocy przez radio” — zwrócił się do Gołubiewa dowódca „Myślę, że chyba ściągnie nam na łeb ścigacze z Jalty, lub samoloty” — odrzekł spokojnie zastępca. Minęło kilka chwil i nagle głucha, podwodną ciszę przerwał oddalony wybuch bomby głębinowej. W słuchawkach „azdyku” zaczął wznagać się szum, obwieszczając zbliżanie się ścigaczy. Za kilka sekund powinny znaleźć się nad tropionym okrętem. Wybuchy bomb słyhać było coraz silniej, coraz bliżej. Stalowy walec okrętu drżał od detonacji, sypały się okruszki izolacji. Na moment bombardowanie ustało, by znów uderzyć z nową siłą. Po godzinie nieustannej grozy, nastąpiło odprężenie. Ustały wybuchy, oddalił się coraz bardziej warkot samolotów i parskanie ścigaczy. Okręt znów wychylił się na głębokość peryskopową.

Dowódca zlustrował widnokrąg, ale o-braz jaki mu się przedstawił nie mógł działać uspakajająco. Trzy samoloty i dwa ścigacze wroga krążyły w pobliżu. Najwidoczniej starając się odszukać zagubiony ślad okrętu podwodnego. „Trudno, trzeba będzie aż do zmroku iść w zanurzeniu” — powziął decyzję dowódca.

Ale w ślad za tym stwierdzeniem rozległy się nowe wybuchy bomb głębinowych. Na dużej głębokości, wśród ciągłych detonacji sunął okręt podwodny u-parcie ku Sewastopolowi. Sąsiedztwo wrogich samolotów i ścigaczy nie mogło na pewno należeć do zbyt przyjemnych. Napięte nerwy, gorące i duszne powietrze robiło swoje. Marynarzom w uszach coraz mocniej szumiało, w gardle ostra suchość przeszkadzała oddychać. Ciężkie chwile przeżywała załoga. Dopiero gdy zapadł mrok i podciąg zagubił ślad, ustały wybuchy i dowódca dał rozkaz do wynurzenia.

Noc leżała nad morzem ciepła i pogodna. Świeży wiaterek mile lechtał spragnione, spieczone gardła. Zrobiło się lżej na sercu, weselej. Jak na dłoni widać było

już wylaniający się w ogniu wystrzałów Sewastopol. Szeroki płomienisty krąg znaczył jaskrawo linię frontu. Załoga w skupieniu przyglądała się rozgrywającej się na ich oczach bohaterskiej walce w obronie miasta. Nagły, ostry okrzyk „Niszczyciel lewa — 100” przerwał niczym grom chwilę spokojnej, nocnej ciszy. W pośpiechu zniknął ostatni marynarz pod pokładem, zapadły klapy i zawory. Okręt szybko pogrążył się w czarną toń. Dał się jeszcze słyszeć warkot nadełgających samolotów, a później znów zapadła głęboka, głucha cisza. Tym razem nie zmąciły jej wybuchy. Po kilkunastu minutach okręt znów wynurzył się na powierzchnię. Wejście do portu było tuż, tuż. Wydawało się, że już nic nie stoi na przeszkodzie, że noc nie kryje żadnych niespodzianek.

W zanurzeniu przeszedł teraz okręt niebezpieczną strefę, a gdy znów się wynurzył, tuż przed jego dziobem znajdowało się wejście do portu. Jeszcze kilka chwil i okręt pozostawiając za sobą nieprzyjacielskie samoloty i okręty, reflektory, miny i działa, przybił do nabrzeża. Z uczuciem prawdziwej radości ze spełnionego dobrze, ciężkiego zadania i z uczuciem ulgi wychodzili marynarze na ląd. Witali ich serdecznie bohaterscy obrońcy Sewastopola.

Krótko trwał jednak odpoczynek. Po wylądowaniu materiałów wojennych i zabraniu rannych, okręt znów skierował się ku morzu. Zanim się rozjaśni na dobre należało przejść najgorszą strefę. Tym razem poszło lepiej i dopiero na pełnym morzu okręt wynurzył się, by dać rannym możliwość odetchnięcia świeżym powietrzem. Nie trwa to jednak długo.

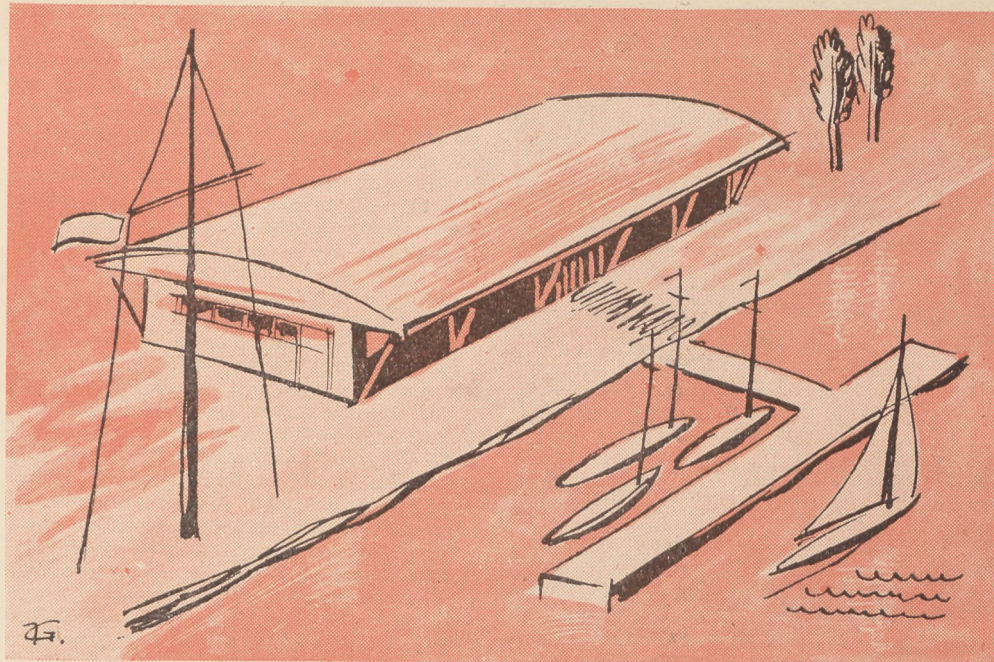
Oto chwilę wytchnienia przerywa nagle ukazanie się eskadry samolotów. Z boku na dodatek ukazały się ścigacze. Jeszcze jedno rekordowe zanurzenie niweczy polowanie. Tym razem jednak hitlerowcy uchwycili się. Za pierwszym dalekim wybuchem nastąpiły już całe serie innych, coraz bliższych. Stalowy korpus okrętu drżał coraz silniej, mrugały lampy, sypały się kawałki izolacji, aż nagle, nieprzejmny brzęk przetoczył się po stalowej ścianie. To odłamki bomby zabębniły po okręcie. Napiecie nerwowe rośnie. Groza śmierci zawisła nad samotnym, pogrążonym w głębinie okrętem. W ślad za następną detonacją, do pomieszczenia rufowego zaczęła przedzierać się woda!

Pod ciężarem wlewającej się coraz gwałtowniej do grodzi wody okręt przechylił się coraz mocniej na rufę. Wybuchy bomb tymczasem nie umilkły. W grodziach panował upał, zapas tlenu wyczerpywał się. Marynarze odczuwali coraz większe pragnienie, brak powietrza i zawroty głowy. Ranni żołnierze już od dawna zaczęli majaczyć. Przez siedem godzin trwało bombardowanie, przez długich jak wieki siedem godzin, załoga okrętu i ranni żołnierze walczyli ze śmiercią, ale walczyli nieugięcie. Ostatkiem sił wykonywali rozkazy dowódcy. W mózgu tkwiła już tylko jedna myśl „wykonać zadanie do końca”

Gdy wreszcie umilkły wybuchy, ucichł warkot motorów, trudno było uwierzyć, że to prawda. Niczym niezmacona cisza wydała się najpiękniejszą symfonią, a kiedy włączone pompy wyssały wodę z grodzi i okręt przyjął normalną pozycję, było już jasne, że niebezpieczeństwo minęło. Długo jednak badał widnokrąg dowódca, nim znów okręt wychylił się na powierzchnię, nim znów strugi rzeźkiego powietrza wpłynęły ożywczą strugą do chciwych płuc.

W nocy przybił okręt do swej bazy. Marynarze wynieśli rannych na ląd. Witali ich koledzy. Znów rozległy się salwy śmiechu i potoczyły wesołe opowiadania. Radość z wypełnienia zadania, radość z sukcesu w służbie Ojczyzny promieniowała ze strudzonych marynarskich twarzy.

Na podstawie gazety „Krasnyj Flot” opracował J. Wójcicki



BUDOWA PRYZYSTANI I OŚRODKÓW SPORTU WODNEGO

Zadanie na odcinku wychowania morskiego i wodnego wymaga zwrócenia szczególnej uwagi na zagadnienia budowy przystani wodnych. Dlatego też Zarządy i Kierownictwa Ogniw organizacyjnych Ligi Morskiej, winny przestudiować okoliczności, przemawiające za powzięciem decyzji o ich budowie w najszerszym zakresie.

Rozważając zagadnienie budowy przystani wodnych, należy w szczególności zwrócić uwagę na te miejscowości, które pozwalają na uprawianie sportów wodnych i turystyki przez możliwie najszerszą ilość młodzieży, oraz ludności pracującej, w pobliżu ich miejsc zamieszkania.

Miejscowości, pozwalające na korzystanie ze sportów wodnych i turystyki w sposób dogodny, jeśli można powiedzieć „na codzień”, winny być zagospodarowane w pierwszym etapie, przed tymi wodami, z którymi komunikacja nasuwa trudności, oraz wymaga dużo, tak cennego dziś dla nas czasu. Miejscowości, zatem odległe będą wykorzystywane w niedziele, święta, lub w okresach urlopu.

Jesteśmy przekonani, że podane niżej w skrócie, opisy budowania przystani pozwolą nie tylko wykonać nasz program, ale zaoszczędzą dla potrzeb budownictwa ogólnokrajowego, poważne ilości materiałów i pracy rąk fachowców, którzy przyspieszą przed terminem wykończenie licznych obiektów, budowę wsi, miast i zakładów przemysłowych.

Przystanie nasze możemy budować z materiałów nowowprowadzonych do budownictwa, a przede wszystkim warto poświęcić więcej uwagi na cenny i tani materiał, jakim jest trzcina.

Trzcina prasowana w postaci płyt, wiązanych drutem i przygotowana fabrycznie, lub własnymi siłami, stanowi doskonały materiał budowlany. Wymiary płyt zazwyczaj 3 m × 1,5 m o grubości 5 cm., lub więcej, ułatwiają nam zadanie budowania przystani, z jednoczesnym zaoszczędzeniem reglamentowanych materiałów budowlanych. Płyty trzcinowe pozwalają na stosowanie lekkiego szkieletu drewnianego, który będzie wypełniony płytami trzcinowymi.

Ze względu na elastyczność materiału, można nadawać płytom kształt wg dowolnej krzywej, co pozwala na uniknięcie szablonego budowania i ułatwia projektowanie, a łatwość i niski koszt wykończenia zewnętrzznego, zapewni całosci wygląd estetyczny.

Wysokie walory izolacyjne płyt trzcinowych, łatwa obróbka, lekkość, taniość, pozwalają wysunąć je na czoło materiałów nie-reglamentowanych.

Płyty trzcinowe z powodzeniem można również stosować na krycie dachu. Można jednocześnie osiągnąć dalszą oszczędność materiałów budowlanych, przez zastosowanie zamiast papy, pokrycia dachu warstwą specjalnie przyrządzonego betonu, z domieszką gliny „stabilizowanej”. Metoda ta, mało znana w kraju, z powodzeniem jest stosowana w Związku Radzieckim.

Poważne również oszczędności przyniesie nam zastosowanie do krycia dachów, więdrów drewnianych. Można w tym celu wykorzystywać drzewa nie przedstawiające dla budownictwa większego znaczenia.

W pewnych okolicach można również stosować krycie dachów trzciną.

Używanie w szerokim zakresie trzciny do budowy przystani wodnych jest dlatego również godne zalecenia, że winniśmy dążyć do zasady, by budynki nasze były w przyszłości wznoszone wysiłkiem naszych członków. Inny stosunek będzie członków Ligi Morskiej do budynku wykonanego przez firmę budowlaną, a zasadniczo różny, kiedy wykonają go całkowicie, lub przynajmniej w znacznej części własnym pomysłem i wysiłkiem.

Po uzgodnieniu projektów budowy i dopełnieniu formalności, przystąpimy do prac wykonawczych, w pierwszym zaś rzędzie przygotowawczych. Kiedy zatem łód pokryje powierzchnię wód, zetniemy potrzebne nam ilości zapasów trzciny, i zmagazynujemy. Przy pomocy prostych pras, przygotujemy potrzebne ilości płyt trzcinowych prasowanych.

W wypadku zainteresowania Ogniw organizacyjnych Ligi Morskiej można będzie na jesieni zorganizować kurs, celem przeszkolenia przyszłych organizatorów budowy sieci przystani wodnych.

Zainteresowanym budową ośrodków wodnych, i turystycznych, służymy informacjami, po które prosimy zwracać się do Zarządu Głównego.

Jesteśmy przekonani, że przykład Radzieckiej Organizacji „Dosflot” której członkowie sami budują i remontują zarówno sprzęt sportowo-turystyczny jak i swe przystanie, będzie poważnym przerwaniem do zastanowienia się nad korzyściami, płynącymi z poważnego traktowania projektów i myśli zawartych w niniejszym artykule.

INŻ. ADAM SOBAŃSKI

STOCZNIE MEKLEMBURSKIE PRACUJĄ...

Meklemburgia nigdy nie odgrywała większej roli w niemieckiej gospodarce morskiej: wzdłuż jej wybrzeży nie było ani jednego wielkiego portu, olbrzymie ośrodki stoczniowe Niemiec również znajdowały się na zachód, lub wschód od Meklemburgii. Nawet w rybołówstwie nie odgrywała ta prowincja większej roli, jeśli nie brać pod uwagę oddzielonej od Meklemburgii — Cieśniny Strzałowska — wyspy Rugii. I oto ta upośledzona przemysłowo, typowo rolnicza kraina zmienia dziś swe oblicze i zwraca się wydatnie swymi gospodarzami zainteresowaniami ku morzu.

Przed wszystkim Meklemburgia przeszła gruntowną przemianę strukturalną, stając się z zacofanego i opoźnianego przez junkrów kraju rolniczego — krajem nowoczesnej gospodarki rolnej i wszechstronnie rozbudowującego się przemysłu. Wśród najważniejszych grup przemysłu czołową rolę przeznaczonego jego gałęziom związanym z gospodarką morską, a mianowicie: w grupie przemysłu spożywczego — przemysłowi rybnemu, a w grupie przemysłu drzewnego i metalowego — budownictwu okrętowemu. Rozpoczęto odbudowywać, a w dużej mierze tworzyć od nowa przemysł okrętowy najpierw remontować wraki, a później budować nowe jednostki, rozpoczynając od kutrów rybackich, ługrów i małych przybrzeżnych frachtowców.

Przejęcie do gospodarki planowej oznaczało zerwanie z dotychczasową „partyzantką” w dziedzinie odbudowy i rozbudowy gospodarki morskiej, choć nie należy zapominać, że „partyzantka” ta przynosiła często — a swym wstępnym etapem zadawała — wyniki. Wystarczy tu przytoczyć fakt, iż jednym z największych ośrodków stoczniowych NRD jest wielka stocznia w Wismarze, „Schiffsreparaturwerft Wismar”, która powstała z kompleksu zabudowań i urządzeń dawnej rzędni miejskiej znienawidzonym trudem kilkunastu entuzjastów jeszcze pod koniec roku 1945. Stworzyli oni olbrzymi warsztat pracy, który zatrudnia dziś ponad 4000 ludzi — budujących i naprawiających statki floty handlowej i rybackiej NRD.

Tych i wielu im podobnych ludzi, tysiące i dziesiątki tysięcy bojowników o lepsze jutro Demokratycznych Niemiec miało na myśl wice-premier Walter Ulbricht, gdy na ostatnim Kongresie SED rozpoczynał swe wielkie przemówienie dotyczące planu pięcioletniego słowami „coś nowego, wielkiego urzeczywistniło się w Niemieckiej Republice Demokratycznej”, gdy wyliczał wspinające się osłonięcia niemieckich rzesz pracujących, gdy mówił o ich twórczym entuzjazmie i zapale do pracy, o tysiącach ulepszeniach i coraz to nowych sukcesach we wszelkich dziedzinach życia gospodarczego, społecznego i kulturalnego NRD.

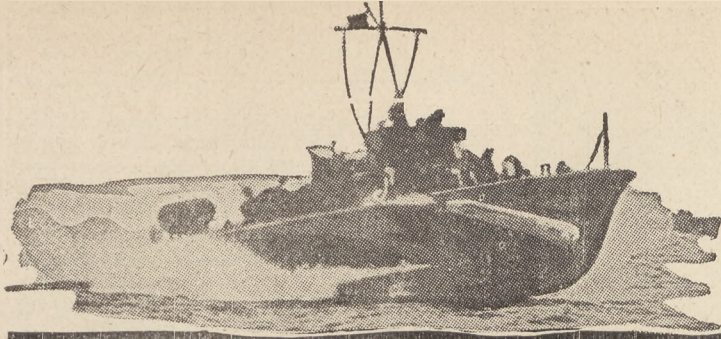
W toku nadchodzących 5 lat przewiduje się wybudowanie nie mniej jak 680 ługrów, 212 seinerów i 810 kutrów, jak również 20 dużych trawlerów rybackich! Ponadto planuje się budowę 22 oceanicznych frachtowców o pojemności po 8000 BRT, przeznaczonych do obsługiwaną połączeń z krajami Dalekiego Wschodu.

Najlenszym zaś zilustrowaniem tempa z jakim przystąpiono do realizacji planu oraz dowodem, że zostanie on niechybnie dotrzymany, są dwa następujące fakty. Nie minęło kilkanaście dni od mowy wicepremiera Ulbrichta, a już podano do wiadomości że w budowie na stoczni stralsundskiej znajduje się statek szkolny dla przyszłych oficerów marynarki handlowej NRD i że w dniu 13 października, tj. w „Dniu Aktywisty”, statek ten ma być ukończony. Ponadto już 1 września br. w Szkole Morskiej w Wustrow rozpoczęło się dłuższy kurs, mający za zadanie przygotowanie kadr nawigatorów i mechaników dla nowobudowanych statków pełnomorskich, jak również wyszkolenia kapitanów tych jednostek.

Rośnie i krzepnie Niemiecka Republika Demokratyczna dając swymi osiągnięciami wydatny wkład w dzieło obrony pokoju przed imperialistycznymi grabieżcami.

Jakże znamienne były słowa premiera NRD Otto Grotewohla wypowiedziane na uroczystościach w Zgorzelcu podczas podpisywania historycznego układu między Ludową Polską a Niemiecką Republiką Demokratyczną. „Zasadniczym warunkiem pokoju — powiedział Otto Grotewohl — jest przyjaźń między Niemcami i Rzeczpospolitą Polską. Granicą na Odrze i Nysie jest granicą pokoju, ponieważ pokój między naszymi narodami jest warunkiem pokoju w Europie”.

JERZY PERTEK



Okrepty

KTÓRE ZRODZIŁA ŚMIAŁOŚĆ

Kpt. mar. J. F. Walicki

A zatem znowu będziemy mówić o okrętach, które zrodziła śmiałość. Znowu, gdyż pisaliśmy już o nich na łamach poprzednich numerów „Morza — Marynarza Polskiego”. Nazwalimy je okrętami, które zrodziła śmiałość — bowiem właśnie śmiałości, odwadze i bezgranicznemu poświęceniu zawdzięczamy powstanie i rozwój ścigaczy torpedowych.

Wiemy już, że działo się to w siedemdziesiątych latach ubiegłego stulecia, że miejscem powstania tego nowego typu jednostek były czarnomorskie wybrzeża Rosji, i że pierwszym budowniczym kutra minowego był 28-letni porucznik marynarki rosyjskiej, późniejszy jej admirał i znakomity uczonec — Szczepan Osipowicz Makarow.

Przypominacie sobie również ową mglistą, grudniową noc 1877 roku, gdy na batumskiej redzie kilku młodych oficerów rosyjskiej marynarki wojennej pod dowództwem Makarowa dokonywało pierwszego na świecie ataku torpedowego.

Opowiedziały Wam o tym dwie poprzednie części artykułu o „okrętach, które zrodziła śmiałość”.

Dzisiejszy odcinek zapozna Was w ogólnych zarysach z teorią pływania ścigaczy.

*

Trudno będzie oczywiście — krótko, bo na paru zaledwie stronach maszynopisu, wyłożyć zasady teorii pływania okrętu. Z jednej strony wszystko wydaje się zupełnie jasne i proste, z drugiej — wszelkie usiłowania zrozumienia fizycznej istoty zjawiska wykażą natychmiast, że powinniśmy się tu posługiwać wyższą matematyką. Ponieważ nie mamy zamiaru cytować tu formułek i wzorów matematycznych — wszystko, o czym będziemy pisać w dalszym ciągu artykułu, pozwoli nam jedynie na bardzo pobieżne zorientowanie się w istocie rzeczy.

Każdy okręt znajdujący się w ruchu napotyka na opór wody. Wielkość tego oporu zależy od rozmiarów jednostki, jej ciężaru i kształtu części podwodnej. Nie mamy co do tego chyba żadnych wątpliwości. Każdy bowiem wie, że spacer na łodzi wiosłowej to nie tylko przyjemność, ale i praca. Wątpliwe, czy ktoś z Was wybierze do spaceru po jeziorze — ciężką rybacką łódź. Na łodzi sportowej spacer będzie znacznie przyjemniejszy i nie tak uciążliwy, a dziać się to będzie nie tylko z uwagi na niewielkie rozmiary łodzi sportowej i jej nieduży ciężar.

Łódź sportowa szybko posuwa się naprzód przede wszystkim dlatego, że wydłużony jej kształt bez trudu kieruje sobie drogę, nie napotykając na większy opór wody, w przeciwieństwie do szerokiej, „beczkowatej” łodzi rybackiej, która stawia znacznie większy opór.

Opór ten ma pewną właściwość: nie jest stały. Wzrasta on znacznie w zależności od szybkości poruszania się okrętu. Ale oto następuje dziwne na pozór zja-

III

wisko: wąski, silnie wydłużony niszczyciel, dostosowany do rozwijania dużych szybkości, znacznie mniejszy i lżejszy od wielkiego transatlantyckiego kolosu pasażerskiego, porusza się z szybkością nie wiele większą. Co jest tego powodem?...

Powodem tego jest po prostu to, że opór, jaki stawia wodzie niszczyciel idący z szybkością — powiedzmy — 40 węzłów, jest kilkakrotnie większy od oporu, jaki stawia olbrzymi parowiec, idący jednak z szybkością mniejszą — 25 węzłów.

Zdawałoby się zatem, że odkryliśmy już tajemnicę: aby otrzymać szybkość okrętu, należy z jednej strony zmniejszyć jego rozmiary i ciężar — z drugiej zaś — starać się zaopatrzyć go w silniki o jak największej mocy.

Nie łatwe to jednak zadanie... Spróbujcie umieścić na małej jolce najmniejszą chociażby maszynę parową. Jolka po prostu utonie. Z drugiej strony łatwo sobie przedstawić, jak dużych rozmiarów powinien być okręt, zaopatrzony w turbiny o mocy — powiedzmy — 300 000 KM.

Wszelka próba zwiększenia mocy maszyn powodowała konieczność zwiększenia rozmiarów okrętu. Wzrastała zatem i siła oporu, niwelując moc maszyn i nie dając spodziewanego przyrostu szybkości.

Błędne koło! A jednak...

Do początku naszego stulecia nie udało się uczynom i technikom skonstruować jednostek o szybkości większej niż 27 węzłów. Gdzie zatem trzeba było szukać wyjścia? Jak przeskoczyć należało ów zaczerpnięty próg szybkości 27 węzłów? W jaki sposób zmniejszyć opór wody, stawiany idącemu pełną mocą naprzód okrętowi?...

Najlepszym rozwiązaniem tej skomplikowanej zagadki było oczywiście

zmniejszenie oporu wody, a zatem zmniejszenie zanurzenia — krótko mówiąc: nie pływanie, lecz ślizganie się po wodzie.

Ale żeby pozostać na powierzchni wody i móc ślizgać się — nasz okręt nie może posiadać wagi! A zatem — fantazja...

A jednak cierpliwi i spostrzegawczy ludzie nie wyrzekli się tej myśli. Uwagę ich zwrócił fakt, że małe, szybkobieżne kutry idące z dużą szybkością zadzierają w górę dziób, jak gdyby zmniejszając tym swe zanurzenie. Jeżeli byłoby tak faktycznie, oznaczałoby to, że kuter zmniejszał jak gdyby swą wyporność — zaczął poprostu mniej ważyć. Odkrycie takie sprzeczne byłoby jednak z prawem Archimedeasa. Ale byłoby to błędne mniemanie...

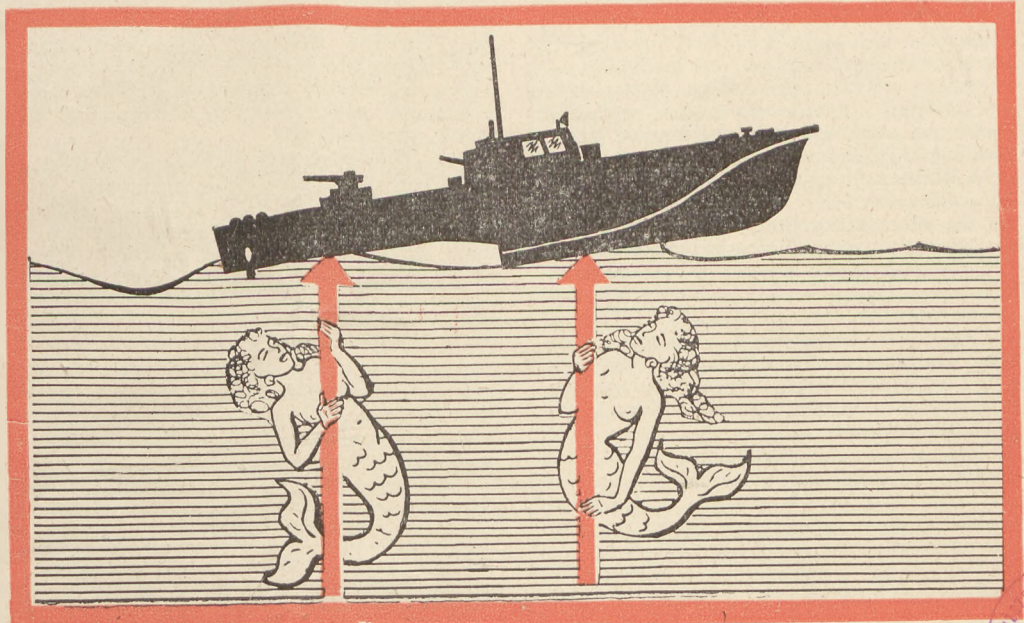
Gdybyśmy zanurzyli w wodzie kawałek deski, ustawili go pod pewnym kątem do kierunku posuwania się i zaczęli ciągnąć, stwierdzilibyśmy bez trudu, że opór wody stawiany poruszającej się desce, będzie znacznie większy, niż w wypadku, gdybyśmy naszą deskę ciągnęli ułożony ją na płask na powierzchni wody.

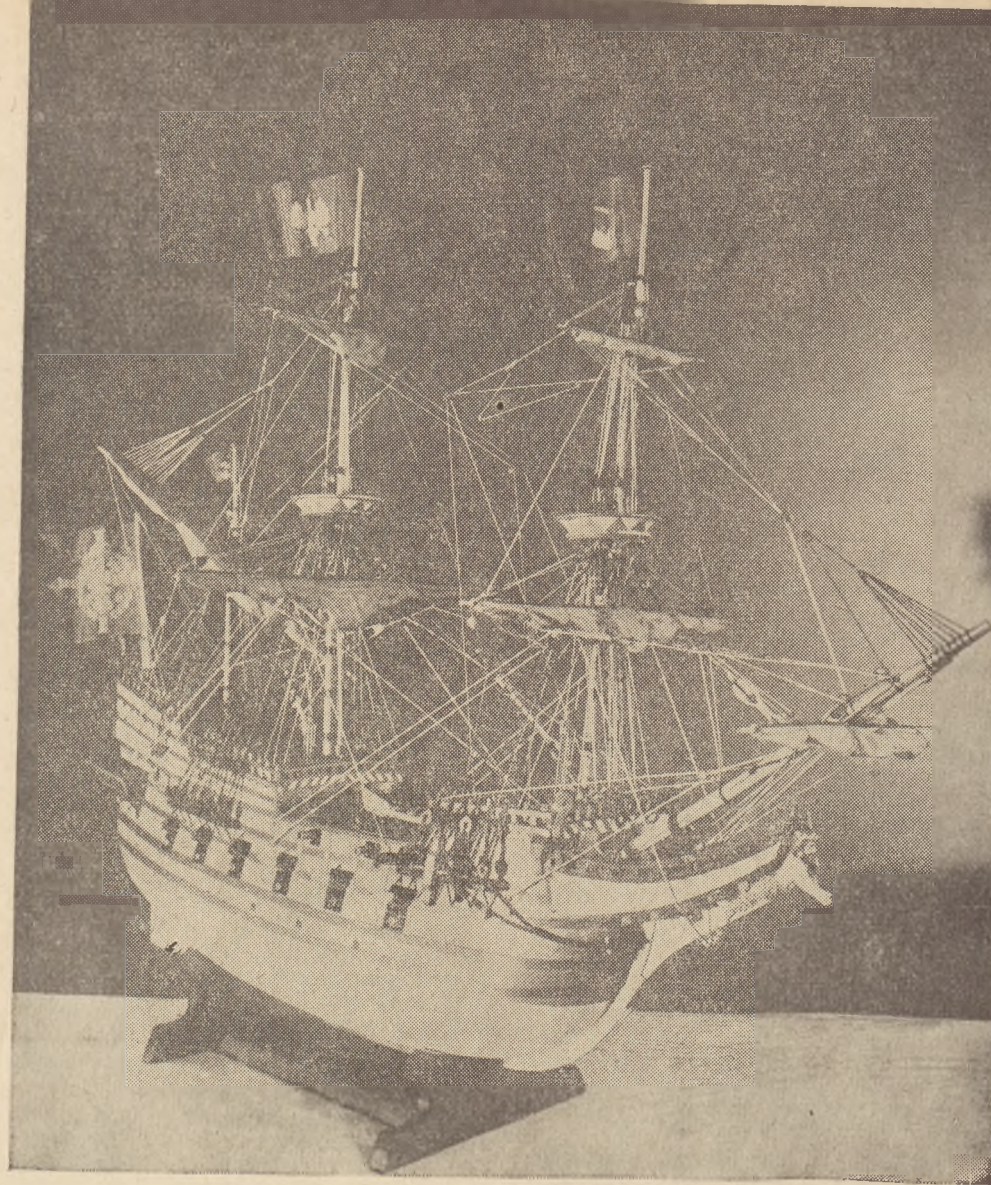
Zauważylibyśmy również i inne ciekawe zjawisko. Ciągąc w wodzie pochyloną pod pewnym kątem deskę, stwierdzilibyśmy istnienie jakiejś siły, która wypychałaby naszą deskę ku górze, przypominając nam podobne zjawisko, spotykane w odniesieniu do działania prądu powietrza na skrzydło samolotu.

O ile szybkość byłaby nie duża, siła „wypychowa” będzie prawie zupełnie niezauważalna. Zwiększając jednak szybkość, spostrzeżemy z łatwością, że holowany przez nas kawałek deski szybko się wynurzy i zacznie się po prostu ślizgać po powierzchni wody.

Gdybyśmy zatem zbudowali okręt o płaskim dnie i umożliwili mu dostatecznie

(dokończenie na str. 19)





MODELARSTWO

II

JERZY MICIŃSKI

W poprzednim numerze zapoznaliśmy się z rodzajami modeli. Z pewnością nie jeden z Was był zdziwiony, że jest ich tak duża różnorodność. Dziś pomówimy o materiale używanym do budowy modeli pływających i nie pływających. Zasadnicze materiały modelarskie — to drzewo, tektura, karton i papier. Można konstruować modele wyłącznie drewniane (wzgl. tekturowo-kartonowe (szczególnie małe), lub też łączyć w ten sposób, że kadłuby wykonywać z drzewa zaś nadbudówki z kartonu i tektury. Ten ostatni sposób jest szczególnie często stosowany. M. inn. tak należy budować większość modeli, których plany bywały i bywają publikowane w młodzieżowych czasopismach morskich: dawniej w „Młodzieży Morskiej” i „Żeglarzu”, obecnie — w „Młodym Żeglarzu”. Tą metodą został skonstruowany również piękny model motorowca „Generał Walter”, którego fotografię zamieściliśmy w poprzednim numerze.

Żeglowne modele jachtów dla lekkości budowane są zazwyczaj z pasków papieru, oklejanego dość grubą warstwą na gipsowym rdzeniu (potem usuwanym). Popierowy kadłub impregnuje się następnie pokostem.

Jeśli chodzi o drzewo — to najlepiej do modelarstwa nadającymi się gatunkami są —

olszyna, drzewo lipowe i brzezina. Należy pamiętać, że drzewo musi być suche, możliwe bez sęków.

Z materiałów pomocniczych — najważniejsze są kleje oraz farby i lakiery. Do drzewa należy używać klejów kazeinowych (np. „Certus”). Do tektury, kartonu i papieru — klejów acetonowych. Te ostatnie można z łatwością zrobić samemu — rozpuszczając w acetonie celulozowe części szczoteczki do zębów, grzebieni itp.

Do malowania modeli pływających najdogodniejsze są lakiery olejne, do modeli pogładowych tj. takich, które nie mają zetknąć się z wodą — lakiery nitrocelulozowe. Zupełnie małe modeliki można malować farbami wodnymi, należy jednak pokryć je następnie jakimś lakierem bezbarwnym (np. spirytusowym). Należy pamiętać, iż od pomalowania zależy w dużej mierze ostateczny wygląd modelu i że w związku z tym jest to jedna z najważniejszych czynności przy jego budowie.

Jeśli już mówimy o materiałach modelarskich należy wspomnieć, iż do budowy modeli statków i okrętów można używać np. plasteliny, gipsu, kory, metalu.

Modele stołowe statków żeglugi przybrzeżnej i model pływający kutra rybackiego.

Plastelina nadaje się do szybkiego wytwarzania dużej ilości małych modeli redukcyjnych np. jeśli ktoś chce zbudować sobie całą miniaturę floty wojennej. Wystarczy wtedy mieć — prócz zapasu dobrej plasteliny — żyłkę, kawałek deseczki, szczyrów, jakiś rocznik floty wojennych światła lub po prostu ilustracje okrętów wycięte ze starych czasopism i już można przystępować do budowy. Modelarstwo z plasteliny daje dużo zadowolenia. Jedno jest tylko zastrzeżenie: modele nie mogą być dłuższe niż 25–30 cm, gdyż większe zbyt szybko się wyginają.

Z metalu budowane są zazwyczaj duże modele — będące pomocami szkolnymi w uczelniach morskich, a więc jednostki, które można rozbierać na poszczególne elementy składowe, przekroje statków i okrętów, zespoły urządzeń przeładunkowych lub kotwicznych itp.

Kora — to wspaniały materiał dla początkujących modelarzy, nadający się doskonale do budowy modeli pływających. Któż z nas nie wykrawał kozikiem i nie puszczał łódek z kory?

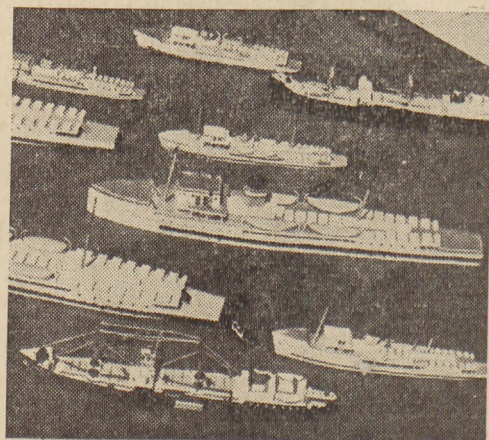
A teraz pomówmy jeszcze pokrótce o narzędziach i o ważnym bardzo szczególe: o skali.

Najkorzystniejszą do budowy modeli jest skala 1:200. Przy niezbyt dużych rozmiarach modeli (przy jednostkach Polskiej Floty Handlowej — od 20 do 80 cm) można przy takiej skali zachować dość dużą dokładność wykonywanych szczegółów.

Do wykonania prostych modeli papierowych wystarczą: nożyczki, żyłka, pincetka, szczyrów i linijka metalowa. Do modeli bardziej skomplikowanych drewnianych lub kartonowo-drewnianych służy oprócz powyższych — komplet najważniejszych narzędzi stolarskich: dłuta, pilniki, wiertła, piły, strugi.

To by było z grubsza wszystko. O sposobach wykonywania modeli nie będziemy teraz mówili — zapoznanie się z tym w następnych numerach naszego pisma, w których zamierzamy zamieszczać plany budowy różnych jednostek morskich z dokładnymi opisami budowy. A zatem — troszkę cierpliwości.

JERZY MICIŃSKI



Nie tak dawno jeden ze znajomych, spędzających po raz pierwszy wczasy nad morzem, zwrócił się do mnie, z lekką pretensją w głosie:

— Ależ tutaj na Wybrzeżu macie urodzaj na kapitanów. Przecież co drugi człowiek, którego poznałem, tytułowany jest kapitanem!

Na moje stwierdzenie, że „lekką” przesada, oburzony dowodził:

— No licząc: B-ski, D-wicz, L-ski, K-cki, O-ski, Z-wicz... Nie przerywaj, bo nawet słyszałem ten tytuł użyty w odniesieniu do kobiety. No i jak to wytłumaczysz?

Odpowiedziałam:

— Zwyczajnie. B-ski, L-ski są oficerami Marynarki Wojennej w służbie czynnej — D-wicz, K-cki są kapitanami Marynarki Handlowej i pływają na statkach handlowych, L-wicz jest kapitanem trawlera rybackiego... a O-ski i ta obywatelka...

— Siedzą w biurze — przerwał mi zniecierpliwiony — przewracając papierki i są kapitanami...

— Tak — jachtowymi kapitanami i po pracy pływają, prowadząc jachty po zatoce, a urlopy spędzają na jachtach — w rejsach pełnomorskich, szkoląc nowe kadry żeglarskie.

I tu wyłoniła się największa trudność przekonania sceptycznie nastawionego znajomego, że nie wystarczy „nawet” dysponować jachtem i mieć czas, a co najważniejsze — chęć popłynięcia w morze — by móc ten jacht poprowadzić. Bowiem, żeby uzyskać na to prawo i stopień kapitana — trzeba jednak sporo czasu systematycznie na to poświęcić.

Jakież „koleje losu” musi przejść żeglarz morski, by uzyskać zaszczytny tytuł sportowy, jachtowego kapitana morskiego?

Otóż — w myśl Regulaminu Polskiego Związku Żeglarskiego, który wszedł w życie 1 lipca 1949 roku zostało wprowadzone 5 rodzajów sportowych stopni dla żeglarzy morskich; w następującej kolejności, zaczynając od najniższego.

1. młodszego żeglarza morskiego,
2. jachtowego żeglarza morskiego,
3. jachtowego sternika morskiego,
4. jachtowego kapitana przybrzeżnego,
5. jachtowego kapitana morskiego.

Pierwszymi warunkami uzyskania stopnia w żeglarstwie morskim jest ukończenie 14 roku życia i należenie do właściwej organizacji sportowej, zrzeszonej w Polskim Związku Żeglarskim. Ponieważ sportowe stopnie żeglarskie można uzyskać jedynie według kolejności oraz wyłącznie jeden w danym roku kalendarzowym — zaczynamy od młodszego żeglarza morskiego.

Dalsze warunki składają się z dwóch zasadniczych punktów: a) przeszkolenia praktycznego, (a więc: pływania ćwiczebne, kursy, rejsy pełnomorskie), czyli tzw. stażu oraz b) opanowania wymaganych wiadomości teoretycznych.

Zakres wiadomości teoretycznych na odpowiednie stopnie reguluje program szkolenia, natomiast o stażu orientacyjnie można powiedzieć, że do zdobycia niższych stopni żeglarskich, a więc młodszego i jachtowego żeglarza morskiego wystarczy staż odbyty na jachtach morskich w pływaniach zatokowych. Od kandydata na jachtowego sternika morskiego wymagany jest już staż pełnomorski, a więc przepływanie co najmniej 1 000 mil morskich w rejsach pełnomorskich

nie krótszych niż 200 mm. Na jachtowego kapitana przybrzeżnego staż podwyższony jest do 2 000 mm z pełnieniem w rejsach pełnomorskich wszystkich funkcji oficerskich. Kandydat na jachtowego kapitana morskiego musi mieć staż dalszych 2 000 mm w rejsach pełnomorskich jako kapitana z samodzielnym zajęciem do wszystkich prawie portów polskich, przebycie 1 000 mm z pełnieniem funkcji oficerskich i zastępcy kapitana w podróży zagranicznej z zajęciem do 4 obcych portów oraz 1 rejs nie krótszy niż 400 mm na jachcie dwumasztowym o powierzchni ozaglowania nie mniejszej niż 150 m² — z pełnieniem funkcji oficerskich i zastępcy kapitana z samodzielnym zajęciem i wyjściem w czasie rejsu co najmniej do jednego portu.

Tyle o warunkach. Nie są one łatwe do spełnienia, jeśli weźmiemy jednak pod uwagę otrzymamy odpowiedzialność za życie ludzi i drogi, klubowy sprzęt, jaka spada na kapitana, prowadzącego jacht w morze przy stałe zmieniających się warunkach atmosferycznych, ciężką i odpowiedzialną pracę każdego z członków załogi — zrozumieliśmy się stają wymagania regulaminu, pozwalające na zdobycie, szczególnie wyższych stopni żeglarskich, dopiero po nabyciu odpowiedniej praktyki w pływaniach manewrowych i rejsach pełnomorskich.

Interesuje nas z kolei, jakie uprawnienia daje uzyskanie poszczególnych stopni żeglarskich.

Posiadanie dwóch pierwszych stopni: młodszego i jachtowego żeglarza morskiego uprawnia do pełnienia funkcji wykwalifikowanej załogi w pierwszym wypadku: na morskich łodziach wiosłowo-żaglowych i jachtach morskich do 40 m² powierzchni żagla, — w drugim — w rejsach pełnomorskich na wszystkich jachtach bez ograniczeń wielkości oraz funkcji oficerskich na jachtach do 40 m² żagla w morskiej żegludze zatokowej z wyjątkiem funkcji zastępcy kapitana.

Następny stopień — jachtowego sternika morskiego — uprawnia już do samodzielnego prowadzenia jachtów morskich, lecz tylko do 40 m² żagla w żegludze zatokowej oraz pełnienia funkcji oficerskich na jachtach morskich do 100 m² żagla.

Jachtowy kapitan przybrzeżny ma prawo samodzielnego prowadzenia jachtów pełnomorskich do 100 m² żagla w żegludze po Morzu Bałtyckim z ograniczeniem do nieprzekraczania w kierunku zachodnim południka 14° Ost, w kierunku północnym równoleżnika 60° Nord oraz nieprzekraczaniem obcych wód terytorialnych, oraz może pełnić funkcje oficerskie na jachtach morskich bez ograniczeń wielkości.

Najwyższy stopień — jachtowego kapitana morskiego — uprawnia do samodzielnego prowadzenia jachtów morskich bez ograniczeń ich wielkości i terenu pływania.

Jak widzimy uprawnienia kolejnych stopni zwiększają się systematycznie w miarę pogłębiania wiedzy teoretycznej i praktycznych umiejętności w stałych pływaniach corocznych w sezonie.

Na zakończenie tych pobieżnych informacji o sportowych stopniach żeglarskich trzeba dodać, że żeglarz pragnący zdobyć wyższe stopnie żeglarskie — musi ten sport uprawiać systematycznie, gdyż przerwanie praktyki na 4 lata (sezony) powoduje utratę posiadanych uprawnień. Odnosi się to do stopni od jachtowego sternika morskiego wzwyż.

BARBARA THOMA

OKRĘTY KTÓRE ZRODZIŁA ŚMIAŁOŚĆ

(dokończenie ze str 17)

szybkie posuwanie się, to siła „wypychająca” zmusiła go do ślizgania się po powierzchni wody. Krótko mówiąc — okręt natrafiłby na znacznie mniejszy opór wody i nawet stosunkowo nie duży wzrost siły maszyn, poważnie zwiększyłby szybkość posuwania się jednostki.

Jak widzimy, wiele zależało od skonstruowania odpowiednio lekkich maszyn, któreby pozwoliły na zwiększenie szybkości.

Ale w okresie, gdy żył Szczepan Osipowicz Makarow maszyny okrętowe były tak ciężkie i słabe, że ustawione nawet na najbardziej „ulżonym” okręcie, nie potrafiłyby nadać mu potrzebnej do „ślizgania się” szybkości. Trzeba było czekać jeszcze około 40 lat, zanim technicy stworzyli mocny i dostatecznie lekki silnik. Stworzyli go co prawda nie dla ścigacza, a dla samolotu, dla którego rzeczą jeszcze bardziej podstawową była lekkość i duża moc, ale silnik lotniczy rozwiązał również jeden z najtrudniejszych problemów konstrukcyjnych ścigaczy.

O ile w początkach naszego stulecia waga silników okrętowych na jeden KM wynosiła w przybliżeniu 30—35 kg, to nawet już pierwsze motory lotnicze pozwalały na zredukowanie tego ciężaru do 2 kg na 1 KM.

Nadeszła zatem chwila, o której marzył Makarow. I oto w pierwszym dziesięcioleciu XX wieku pojawiły się na wodach Europy pierwsze łodzie motorowe, które zdołały przekroczyć ów zaczarowany próg, osiągając szybkość 35 węzłów. Dziś, współczesne łodzie motorowe-rekordzistki dysponują już szybkością ponad 120 węzłów. Nic dziwnego. Na współczesnym ślizgowcu pościgowym, którego ciężar wynosi zaledwie 8 ton, ustawiono 4 motory o łącznej mocy 6 000 KM. Pomyślcie! Ośiem ton wyporności i sześć tysięcy koni mechanicznych.

Skonstruowanie lekkiego silnika stanowiło ogromny krok naprzód w historii rozwoju ścigaczy torpedowych. Nie rozwiązywało jednak w całości zagadnienia, które określił mianem „ślizgania się”.

Nastąpiło to jednak bardzo szybko.

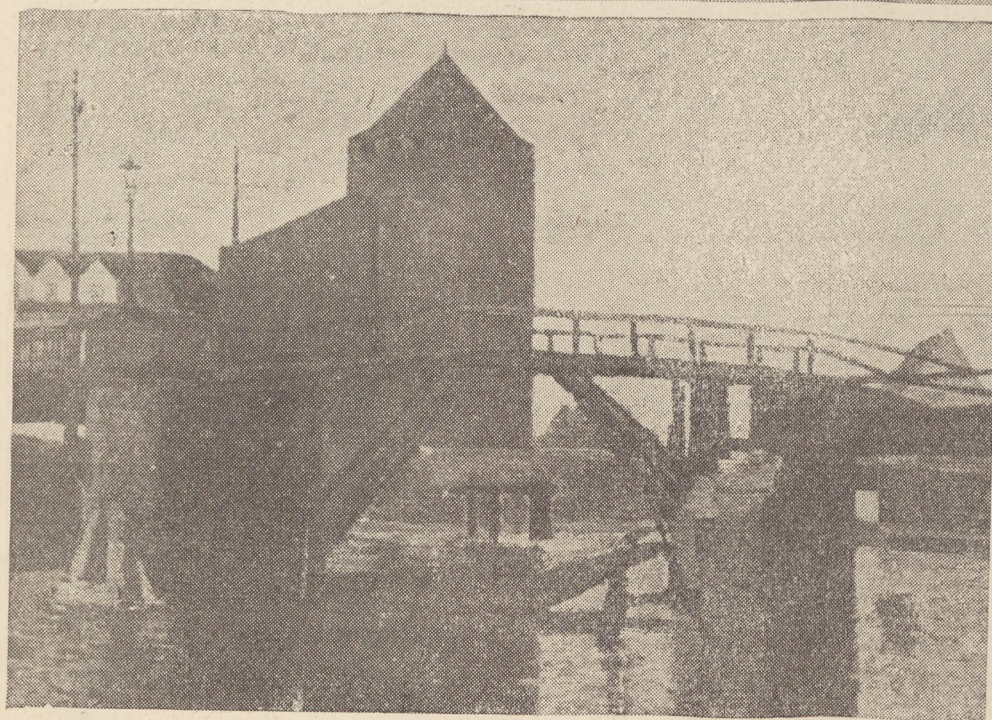
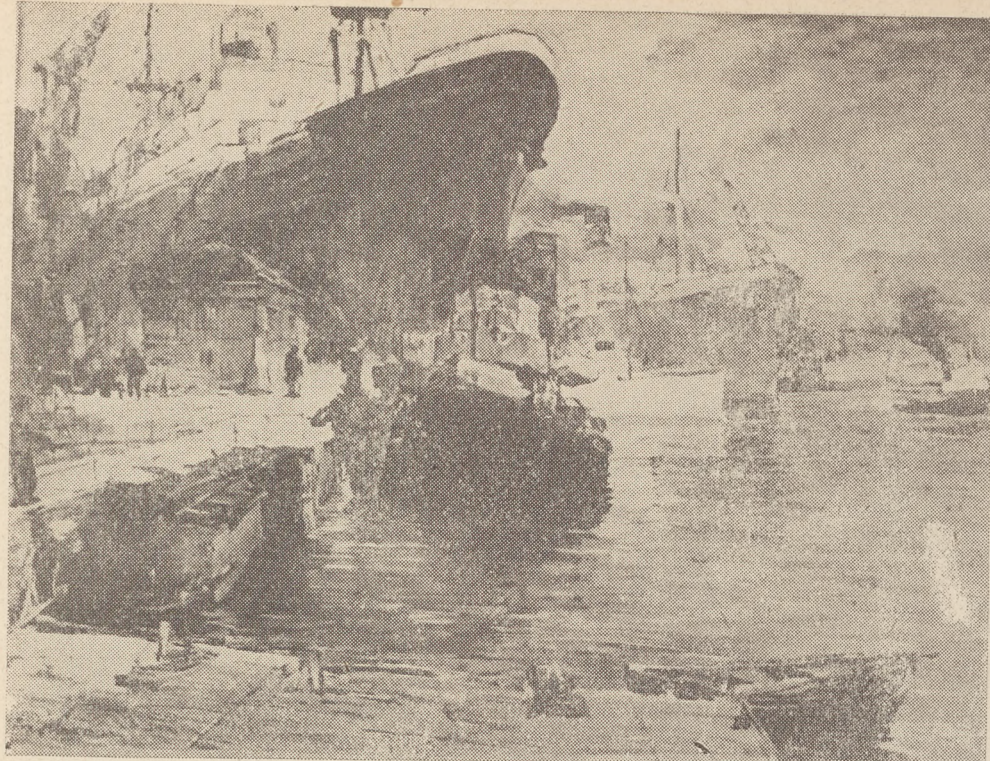
Jak już pisaliśmy — szybkość poruszania się okrętu zależy nie tylko od mocy maszyn, ale i od kształtu samej jednostki, a w szczególności od kształtu jej części podwodnej.

Ale nie wystarczy tu skonstruowanie szerokiego i płaskiego dna. Nawet ustawienie go pod pewnym kątem w stosunku do kierunku poruszania się (przypomnij doświadczenie z kawałkiem deski), nie spowoduje zwiększenia się szybkości większej od kilku węzłów.

Współczesny ścigacz charakteryzuje przede wszystkim jego kształt, w szczególności zaś budowa dna. Zaokrąglony dziób ścigacza zwraca się silnie ku dołowi (zaokręca się), nabiera w części podwodnej kształtu stepkowego i przechodzi wreszcie w płaskie dno. I tu właśnie kryje się najciekawszy szczegół konstrukcyjny. Dno współczesnego ścigacza nie jest jednolite. Mniej więcej po środku posiada ono charakterystyczne załamanie, próg zwany redanem (patrz rys.). Redan — oto tajemnica „ślizgania się” a zarazem szybkości. Gdyby go nie było, ścigacz przylegałby do wody całym dnem, a zatem napotkałby na zwiększony opór wody. Przy pomocy redanu zmniejszono powierzchnię styku dna z wodą i opór tej ostatniej zmniejszono do minimum. Reszty dokonały silniki...

Ale o tym, następnym razem.

KPT. MAR. FRANCISZEK WALICKI



Na ilustracjach obok podajemy kilka re-
produkcji prac wystawionych na III Festi-
walu Plastyki w Sopocie. Od góry ku dołu:
Marian Mokwa: „Życie i praca stoczni”,
Stanisław Michałowski: „Wieża obronna
starego Gdańska”, Stanisław Żukowski:
„Matnia”.

Wiemy, że formalizm to zupełne oderwa-
nie się od rzeczywistości. Realizm — to
metoda twórcza, polegająca na uczciwej
obserwacji natury i człowieka, nie mająca
jednak nic wspólnego z naturalizmem,
gdyż od postrzegania szczegółów prowadzi
do kompozycji całości, do syntezy, która
jest wyrazem treści walki prowadzonej
przez cały naród. Dlatego to sztuka rea-
lizmu socjalistycznego, będąca wyrazem
walki klasy robotniczej o ustrój sprawie-
dliwości społecznej, jest zarazem sztuką
w pełni humanistyczną, sztuką walczącą,
sztuką czerpiącą coraz to nowe natchnie-
nie z bujnego, zmieniającego się życia no-
wej epoki.

I na tę drogę, drogę realizmu socjali-
stycznego wkraczają powoli lecz systema-
tycznie polscy artyści plastycy. Sopotcki
III Festiwal Plastyki jest jeszcze jednym
tego dowodem. Plastycy nasi doceniają w
pełni rolę, jaką w gospodarce naszej od-
grywa 500-kilometrowe wybrzeże, docen-
niają rolę pracy człowieka w dziedzinie
tak nam dawniej odległej, tak bardzo za-
pomnianej.

Nie dziwnego, że za wzrostem zainte-
resowania politycznego naszym morzem
poszło zainteresowanie artystyczne plasty-
ków. Coraz więcej mamy artystów malu-
jących morze i pracę na morzu. Rezulta-
tem tego wielkiego zainteresowania był
m. in. fakt nadesłania około 600 prac na
sopocką wystawę. Jak jednak ścisła była
selekcja, jak jednak duże stawiamy już
dzisiaj wymagania naszym artystom do-
wodzi fakt, że w pawilonie wystawowym
z tej wielkiej liczby umieszczono tylko 115
obrazów i 2 rzeźby. Niewątpliwie na tak
surowym przesianiu przez sito jury za-
ważyło również i to, że morze próbowali
malować artyści tworzący w głębi kraju,
dla których znajomość tematu ogranicza
się do kilkutygodniowego pobytu w któ-
rejs z miejscowości lotniskowych, lub do
krótkiego zwiedzenia portu i wielkiej chę-
ci poznania pracy rybaka i marynarza. Nic
dziwnego więc, że wielka przewaga ma-
rynistów, żyjących i pracujących stale
nad morzem rzuca się od razu w oczy.
Zwłaszcza, jeżeli chodzi o nazwiska już u
nas znane, mające swoją ustaloną opinię,
mogące się wykazać stałą, rzetelną i sy-
stematyczną pracą nad morzem. I tu przy
okazji mała dygresja. Powiedzieliśmy
„nad morzem”. Z całą świadomością. Bo
prawie wszystko co widzimy na sopockiej

REFLEKSJE POFESTIWALOWE

Piotr Kcaak

Aby móc należycie ocenić wystawio-
ne prace marynistyczne na III Fe-
stiwali plastyki w Sopocie trzeba
przede wszystkim zdać sobie sprawę
z kilku spraw natury zasadniczej. Na
wstępie stwierdzić należy, że wiosenna
wystawa plastyki w Warszawie była prze-
łomem w naszym życiu artystycznym.
I ten przełom zadecydował o obliczu pla-
styki polskiej w ogólności i rzecz prosta
o obliczu marynistyki w szczególności. To
jest sprawa pierwsza, bijąca natychmiast
w oczy jeżeli ktoś zechciałby porównać
III Festiwal z poprzednim z roku 1949.

Nie jest rzeczą przypadku, że właśnie w
początku zaostrzającej się walki między obozem
postępu i socjalizmem z jednej strony a o-
bozem agresji i imperializmu z drugiej
strony zaostrzyła się również walka w na-
szym własnym społeczeństwie, między in-

nymi również na odcinku artystycznym.
Naród mobilizujący wszystkie siły do zwy-
cięskiej walki o zbudowanie ustroju spra-
wiedliwości społecznej musiał się zmobiili-
zować również do walki z wrogiem ideolo-
gicznym w plastyce, któremu na imię for-
malizm. W tej wielkiej walce o oblicze
naszej sztuki stanęli po stronie klasy ro-
botniczej niemal wszyscy polscy artyści-
plastycy, którzy chcą pomóc swemu naro-
dowi w zwycięskim przeprowadzeniu
wielkiej kampanii na swoim odcinku, od-
cinku twórczości artystycznej. Dlatego po-
wiedzieliśmy, że wystawa warszawska,
zorganizowana pod hasłem znalezienia
drogi do realizmu socjalistycznego była
przełomem i wyraźnym sprzeciwem
postawy naszych plastyków.

Dla pełnej jasności powiedzmy od
razu na czym ta nowa postawa polega.



KRONIKA LIGI MORSKIEJ

Zamieszczona poniżej kronika działalności Ligi Morskiej nie dotyczy wyłącznie „Dni Morza” — 1950. Zawiera ona jedynie charakterystyczne szczegóły pracy poszczególnych Okręgów LM w czasokresie dwóch miesięcy. Rzecz oczywista, że pełne przedstawienie uroczystości „Dni Morza” nie mieściłoby się w ramach miejsca, na ten cel przeznaczonego, ponieważ tegoroczny obchód miał charakter masowy i objął teren całego kraju.

OKRĘG BIAŁOSTOCKI

WYCIECZKI WODNE ROBOTNIKÓW W OKRESIE „DNI MORZA”

Obchody „Dni Morza” rozpoczęły się w Białymstoku pochodem ulicznym i wypuszczeniem 100 gołębi, jako symbolu pokoju. Następnie na plantach odbył się referat, wygłoszony przez oficera Marynarki Wojennej, po czym nastąpiła bogata część artystyczna.

Zorganizowano także liczne wycieczki robotników zakładów białostockich na Jeziora Augustowskie, gdzie na pokładach statków zwidzili oni piękne zakątki jezior zażywając przyjemnego wypoczynku.

OKRĘG GDAŃSKI

CZŁONKOWIE LIGI MORSKIEJ POTĘPIAJĄ AGRESJĘ IMPERIALISTÓW AMERYKAŃSKICH W KOREI.

Członkowie Ligi Morskiej przyłączają się aktywnie do potężniejącej fali protestów z całego kraju i świata przeciwko brutalnej agresji amerykańskiej w Korei i wyrażają pełne, gorące poparcie dla bohaterów armii Koreańskiej Republiki Ludowej, miasąc wyzwolenie ludowi koreańskiemu. Na pomoc ofiarom wojny napastniczej w Korei członkowie Ligi Morskiej organizują masowe zbiórki.

Członkowie wszystkich oddziałów LM Okręgu Gdańskiego uchwalili następującą rezolucję:

„Pełen gniewu protest narodów, wola pokoju wyrażona w setkach milionów podpisów, winny okłendać rozwydrzonych najeźdźców anglo-amerykańskich, zniweczyć ich plany rozpętania nowej wojny światowej.

Gorące, braterskie pozdrowienia przesyłamy bohaterstwu narodowi koreańskiemu, który dzielnie broni wolności i niepodległości ojczyzny przed agresją amerykańsko-angielskich imperialistów.

Piętnujemy agresywne działania amerykańskich imperialistów. Domagamy się położenia kresu ingerencji w suwerenne prawa narodu koreańskiego i oświadczamy: Ręce precz od Korei!

Naszą odpowiedzią dla organizatorów agresji i prowokatorów wojny będzie wzmożenie wydajności pracy, pogłębienie socjalistycznego stosunku do pracy i wzmacnienie potęgi naszego Państwa Ludowego”.

OKRĘG KATOWICKI

CZYN LIPCOWY CZŁONKÓW LM W GŁIWICACH.

Dla uczczenia historycznej rocznicy Manifestu Lipcowego, Koło LM przy Fabryce Drutu Nr 2 w Gliwicach powzięło zobowiązanie urządzenia własnymi siłami pierwszej na terenie Gliwic modelarni morskiej.

Zobowiązanie zostało wykonane, a jednocześnie przystąpiono do zorganizowania Sekcji Kajakowej przy Zarządzie Oddziału.

„DNI MORZA W GÓRNICZYM ZABRZU”

Tegoroczne „Dni Morza” stały się tak, jak w całym kraju również i na górniczym Śląsku masową manifestacją na rzecz pokoju, na rzecz wzmocnienia rozwoju naszej gospodarki morskiej i obronności kraju. Liczne rzesze bohaterów górników wzięły udział w obchodach „Dni Morza”. W Zabrze odbyła się akademii w Domu Kultury Zw. Zaw., w której liczny udział wzięli górnicy i przodownicy pracy. Otwarty został także nowy ośrodek wodny LM przy ulicy Nowobytowskiej. W otwartym ośrodku wzięły udział liczne zespoły świetlicowe z okolicznych fabryk, oraz orkiestry górnicze z kopalni „Ludwik” i „Makoszowy”.

W ramach „Dni Morza” w Zabrze i Piasniewicach otwarte zostały dwa nowe ośrodki wodne LM.

OKRĘG KRAKOWSKI

OSRODKI PRZYSPOSOBIENIA SZKUTNICZEGO LM W KRAKOWIE, WYBUDOWAŁY CAŁĄ FLOTYLIE ŁÓDZI ZAGŁOWYCH.

Ośrodek przysposobienia skutniczego LM w Krakowie może poszczycić się poważnym sukcesem w postaci wybudowania całej floty, składającej się z 20 łodzi zagłowych. Są to łodzie jednomaszynowe, typu H, zaprojektowane i skonstruowane w kraju. Jako jednostki klasowe są one zdolne do brania udziału w międzynarodowych regatach. Krakowski ośrodek LM wyprodukował już łącznie 94 łodzie, a ostatnia seria 20, wysoko-wartościowych jednostek, została wykonana w ramach Czynu Lipcowego, przedterminowo, bo do dnia 15 lipca. Mimo dużych trudności, młodzi członkowie LM z wielkim zapałem stanęli do poważnej pracy i przy opiece oraz pomocy ze strony ZMP, zdolali wykonać swe zobowiązania, dając wartościowy sprzęt ośrodkom wodnym i młodzieży robotniczo-chłopskiej. Ostatnie nowe łodzie zostały specjalnym pocławiem odesłane do Ośrodków Szkolenia LM na jeziorach mazurskich.

Krakowski ośrodek przysposobienia hutniczego LM nie poprzestął na tych poważnych osiągnięciach, lecz powziął zobowiązanie wybudowania do dnia 22 lipca roku przyszłego dalszych 100 łodzi. Osiągnięcia ośrodka LM w Krakowie po winny stać się wzorem i zachętą dla wszystkich ogniw Ligi Morskiej w całym kraju.

„WIANKI” POD WAWELEM.

Dni Morza rozpoczęły się w Krakowie na Rynku Głównym manifestacją na rzecz pokoju i przeciwko amerykańskiemu podżegaczom wojennym. W godzinach wieczornych, w huku Wisły pod Wawelem, odbyły się „Wianki” rozpoczęte defiladą udekorowanych łodzi i kajaków. Chóry związkowe śpiewały pieśni polskie i radzieckie. W imprezie brali też udział górale z Nowego Sącza i krakowski balet ZMP. Odegrane zostały także tzw. „żywe obrazy”, przedstawiające „POKÓJ”, „Plan 6-letni” i „wieś”. Czwarty obraz przedstawiał straszaka atomowego, zamkniętego w klatce. Odbył się również pokaz wielobarwnych ogní sztucznych, a na zakończenie uroczystości nad brzegami Wisły zapłonął wielki napis świetlny „POKÓJ”.

Również i w mniejszych miejscowościach województwa odbyły się liczne akademie i imprezy. W Spółdzielni Produkcyjnej w Kapciu, w świetlicy PKP w Krakowie, w Klubie Robotniczym, Wytwórni Nr 10 PZPF w Krakowie oraz w Państwowych Zakładach Uprawy Tytoniu w Czyżynach, odbyły się akademie oraz prelekcje, wygłoszone przez oficera Ludowej Marynarki Wojennej.

Na zakończenie „Dni Morza” 29. VI.

na stadionie miejskim w Krakowie odbyły się zawody pływackie oraz pokazy modeli pływających żaglowych i motorowych.

OKRĘG RADOMSKI

SPRZĘT WODNY DLA ŚWIATA PRACY.

W Radomiu „Dni Morza” miały bogaty program. Odbyły się liczne akademie, prelekcje oraz zawody sportowe. W Radomiu na pływalni ZZW Nr 1, zorganizowano „Wianki” przy udziale robotniczych zespołów artystycznych, chórów i zespołów młodzieżowych. W radomskich zakładach pracy zostało wygłoszonych 30 odczytów na tematy morskie, cztery prelekcje wygłosił oficer Mar. Wojennej w tym jedną w miejscowości Pionki.

W Pionkach istnieje duży ośrodek wodny, którego cały sprzęt i tabor pływający oddano w ramach „Dni Morza” dla użytku świata pracy. Na łodziach i kajakach robotnicy będą spędzać chwile wolne od pracy, zażywając słońca i świeżego powietrza.

OKRĘG WROCŁAWSKI

PRZODOWNICY PRACY W OBCHODACH „DNI MORZA”.

W licznych imprezach „Dni Morza” brali masowy udział robotnicy Dolnego Śląska. W Zagórzu Śl. koło Wałbrzysza odbyło się spotkanie przodowników pracy z Państwową Żeglugą Śródlądową we Wrocławiu z górnika — przodownikami z Wałbrzysza i okolic. Marynarze podarowali górnikom model holownika, zaś górnicy przekazali marynarzom rzeźbioną w węglu chodnik kopalni węgla. Następnie odbyła się wspólna zabawa ludowa.

Również w Brzegu, w otwartym „amfiteatrze” odbyła się masowa impreza robotnicza. Obchody „Dni Morza” we wszystkich miejscowościach przeszły pod znakiem walki o pokój, o wykonanie planu budowy podstaw socjalizmu w naszym kraju, o wzmocnienie jego obronności.

OSRODKI TURYSTYKI WODNEJ LIGI MORSKIEJ — MIEJSCEM WYPOCZYNKU DLA GÓRNIKÓW I WŁOKNIARZY.

Na terenie Okręgu Wrocławskiego otwarto dwa Ośrodki Turystyki Wodnej LM, a to w Zagórzu Śląskim k. Wałbrzysza i w Pilichowicach k. Jeleniej Góry. Ośrodki te wyposażone w sprzęt pływający. Zorganizowano we własnym zakresie kuchnię i bufety oraz noclegi turystów.

W porozumieniu ze Związkiem Zaw. Górników, Oddział Wałbrzyski Ligi Morskiej organizuje co niedzielę i święta masowe wycieczki górników do Zagórza w ramach akcji socjalnej poszczególnych kopalni.

Dla przykładu można podać, że w dniach Zielonych Świąt przybyło do Zagórza 5.000 górników. Organizacja ośrodka tak pod względem aprowizacyjnym jak i technicznym zdała egzamin i górnicy wyjechali z Zagórza zadowoleni.

W Pilichowicach istnieje drugi dobrze wyposażony Ośrodek Turystyki Wodnej, który nastawiony jest na przyjmowanie wycieczek z ośrodków przemysłowych, zgrupowanych w Jeleniej Górze i okolicy. Ośrodek czynny jest już drugi miesiąc oraz cieszy się wielką popularnością. Jednocześnie Zarząd Oddziału organizował jednotęgodniowe, ryczałtowe pobyty w Pilichowicach, których cena skalkulowana została w ten sposób, że dostępne są one dla każdego człowieka pracy.

Obok wypoczynkowo — czasowych Ośrodków spełniać będą zadania umiastowania sportów wodnych przez organizowanie dla przybywających rozmaitych kursów w różnych rodzajach sportów wodnych.

KURS MODELARSTWA OKRĘTOWEGO

Z uznaniem należy powitać fakt, że modelarstwo okrętowe weszło na drogę planowej i zorganizowanej akcji szkoleniowej. W ośrodku LM — „Ołowianka” w Gdańsku zorganizowany został w sierpniu br. pierwszy instruktorski kurs modelarstwa okrętowego, którego celem było — dostarczyć Okręgowi Ligi różnego stopnia instruktorów dla ich modelarni. W kursie udział wzięło około 50 aktywistów z różnych Okręgów Ligi Morskiej z całego kraju.

Na zakończenie kursu odbyła się konferencja modelarska, która określiła ogólne zarysy programu szkolenia modelarskiego. Do zagadnień tych powrócimy jeszcze w następnych numerach naszego pisma.

KONKURSY LIGI MORSKIEJ

KONKURS LIGI MORSKIEJ NA NOWEŁĘ LUB REPORTAŻ

p. n.

„Morze Polski Ludowej w służbie pokoju“.

Zarząd Główny Ligi Morskiej, dążąc do powiększenia dorobku literackiego o tematykę morską oraz do popularyzacji zagadnień morskich wśród najszerszych mas Polski Ludowej poprzez twórczość artystyczną, ogłasza konkurs otwarty na nowelę lub reportaż o tematyce morskiej.

Treścią noweli lub reportażu ma być życie i praca marynarzy wojennych lub handlowych, rybaków, pracowników portowych, stoczników, uczniów szkół morskich i innych pracowników naszej gospodarki morskiej.

Nowela lub reportaż powinien odtworzyć wiernie, w socjalistycznym realizmie, wspaniałe osiągnięcia jakie nasi robotnicy portowi, marynarze, stocznicy, rybacy i inni pracownicy gospodarki morskiej dokonali na Wybrzeżu. Nasze Wybrzeże, nasze porty i stocznie, nasza flota i zakłady przemysłu morskiego tętnią coraz żywszym, szybszym i radośniejszym rytmem, tworząc, pokojowej pracy.

Świadoma praca, wspaniałe sukcesy w odbudowie i rozbudowie naszego Wybrzeża, ofiarne wysiłki mas robotniczych, stale rozszerzające się współzawodnictwo i racjonalizatorstwo pracy, stanowiące wkład w dzieło wzmacniania światowego obozu pokoju, — oto treść nadsyłanego na konkurs utworu.

Objętość noweli lub reportażu winna się mieścić w granicach od 10 do 20 stron maszynopisu, na znormalizowanym arkuszu z podwójnym odstępem.

Nowele lub reportaże zaopatrzone godłem autora winny być przesłane na adres: Zarząd Główny Ligi Morskiej, Redakcja Wydawnictw, Warszawa, ul. Widok 10, w kopercie z zaznaczeniem „Konkurs L.M. na nowelę lub reportaż“, wewnątrz której winna się znajdować druga, zamknięta koperta, zaopatrzona tym samym godłem, zawierająca imię, nazwisko i adres autora.

Zarząd Główny L.M. ustala następujące nagrody na nowelę:

- I. nagroda zł 50 000. —
- II. nagroda zł 40 000. —
- III. nagroda zł 30 000. —

Zarząd Główny L.M. ustala następujące nagrody na reportaż:

- I. nagroda zł 30 000. —
- II. nagroda zł 20 000. —
- III. nagroda zł 15 000. —

Przewiduje się dodatkowe nagrody. Jury konkursu składać się będzie z przedstawicieli:

- 1) 3 — Zarządu Głównego Ligi Morskiej.
- 2) 1 — Ministerstwa Kultury i Sztuki.
- 3) 1 — Ministerstwa Żeglugi.
- 4) 2 — Związku Literatów Polskich.
- 5) 2 — Związku Dziennikarzy.

Skład jury zostanie podany w prasie do dnia 1. IX. 1950 r. Jury będzie miało prawo wyróżnienia utworów poza ustanowionymi nagrodami.

KONKURS FOTOGRAFICZNY LIGI MORSKIEJ

p. n.

„Morze — Jeziora — Rzeki Polski Ludowej“

Liga Morska przy współpracy „Sztandaru Młodych“ i Polskiego Towarzystwa Fotograficznego organizuje konkurs fotograficzny p.n.: „Morze — Jeziora — Rzeki Polski Ludowej“

I. Tematyka konkursu:

Celem konkursu będzie uzyskanie wartościowego materiału fotograficznego o następującej tematyce:

- 1) Praca na morzu.
- 2) Rybołówstwo morskie i śródlądowe.
- 3) Marynarze, pracownicy morza i przemysłu morskiego.
- 4) Sporty i szkolenie wodne.
- 5) Turystyka wodna, morska i śródlądowa.
- 6) Modelarstwo okrętowe, statków i sprzętu wodnego.
- 7) Piękno krajobrazu morskiego i nadmorskiego.
- 8) Piękno krajobrazu jezior i rzek.

II. Warunki konkursu:

- 1) W konkursie może wziąć udział każdy fotografujący.

2) Fotografie powinny odpowiadać warunkom konkursu; na konkurs nadesłać można dowolną ilość prac.

3) Format fotografii od 18X24 cm. Pożądanym formatem 30X40 cm. Fotografie poniżej podanego formatu nie będą uwzględniane.

4) Fotografie należy podpisywać obranym godłem i podać dokładny temat zdjęcia. Ponadto należy dołączyć zamkniętą kopertę, zaopatrzoną w godło, a w niej: a) imię i nazwisko autora, b) adres autora, c) wykaz nadesłanych fotografii, zgodny z podpisami na poszczególnych fotografiach.

5) Członkowie jury mogą nadesłać prace tylko poza konkursem.

6) Liga Morska zastrzega sobie prawo reprodukcji nagrodzonych lub zakupionych fotografii lub też wycinków fotografii za honorarium w/g cennika Z.A.J.K.S. u z zachowaniem przepisów ustawy o prawie autorskim.

7) Liga Morska zastrzega sobie prawo zakupu nadesłanych fotografów w/g cennika Polskiego Związku Fotografików.

8) Liga Morska, jako organizatorka Konkursu, ze względu na akcję doboru zdjęć do własnych wydawnictw zastrzega sobie prawo zwrotu nadesłanych fotografii w terminie do dnia 1 lutego 1951 r.

9) Termin nadsyłania zdjęć upływa z dniem 30 października 1950 r. Decyduje data pieczęci pocztowej. Przesyłki należy kierować na adres: Zarząd Główny Ligi Morskiej, Redakcja Wydawnictw L. M., Warszawa, ul. Widok 10 z zaznaczeniem „Konkurs fotograficzny L.M.“.

10) Rozstrzygnięcie konkursu nastąpi dnia 30 listopada 1950 r. Wyniki konkursu zostaną ogłoszone w miesięczniku „Morze i Marynarze Polski“, w radio oraz w prasie codziennej.

III. Sąd Konkursowy:

Sąd Konkursowy składać się będzie z przedstawicieli:

- a) Ligi Morskiej.
- b) Ministerstwa Żeglugi.
- c) Ministerstwa Kultury i Sztuki.
- d) Polskiego Towarzystwa Fotograficznego.
- e) Polskiego Związku Fotograficznego.
- f) Centralnej Rady Związków Zawodowych.
- g) Redakcji „Sztandar Młodych“.

IV. Nagrody:

- I. Nagroda w wysokości zł 50 000 —
- II. Nagroda w wysokości zł 40 000 —
- III. Nagroda w wysokości zł 30 000 —
- oraz 10 nagród po zł 10 000. —

Przewiduje się dodatkowe nagrody.

KONKURS MALARSKI LIGI MORSKIEJ

o tematyce morskiej dla młodzieży szkolnej szkół podstawowych

p. n.

„Młodzież Polski Ludowej poznaje Polskie Morze“.

Liga Morska w Deklaracji Ideowej stwierdza, że musimy uczyć kochać morze trzeźwo i twórczo, kochać je w pracy robotnika portowego, w dźwięku portowym, w trudzie marynarza i w statku, zbudowanym rękoma tysięcy Soldków i Makowskich, w okęcie Marynarki Wojennej, w kutrze rybackim i codziennym znoju tysięcy ludzi pracy, wykluwających nad morzem nowe jutro, nad morzem walczących o pokój. Musimy zwać masy społeczne z ludźmi i sprawami morza.

Liga Morska szczególnie zainteresowaniem i opieką otacza liczne rzesze młodzieży szkolnej, przyszłe kadry pracowników morza. Dlatego młodzież szkolna winna poznawać od najmłodszych lat pracę i życie na morzu i wybrzeżu.

Liga Morska organizuje przy poparciu Ministerstwa Oświaty i Ministerstwa Kultury i Sztuki oraz przy współpracy Związku Artystów Plastyków, Związku Nauczycielstwa Polskiego, T-wa Przyjaciół Dzieci, Związku Harcerstwa Polskiego i Związku Młodzieży Polskiej w skali krajowej konkurs malarski dla młodzieży szkół podstawowych w wieku od lat 8 do 16.

tu więc najstarszego z naszych marynistów Mariana Mokwę, który wystawia dwie większe prace: „Morze“ i „Życie i praca na stoczni“, mamy świetnego technika Stanisława Michałowskiego („Wieża obronna starego Gdańska“ i „Sztorm“), Maksymiliana Kasprowicza, który zyskał sobie powszechne uznanie w Warszawie, Zdzisława Kałedkiewicza, który robi wielkie kroki na drodze do malarstwa realizmu socjalistycznego, Bolesława Rogińskiego (szczerze i prawdziwie „Barbasy na Zalewie Wiślanym“), Stanisława Żukowskiego (grafika), Antoniego Suchanka (pełna wyrazu akwarela „Motyw z portu“), Władysława Królikiewicza (znane prace z

I. Temat prac:

- 1) Tematem pracy winno być życie i praca robotników portowych i żeglugi, rybaków, stoczników, marynarzy Marynarki Handlowej i Wojennej itp. Rysunki mają być odzwierciedleniem prac i życia na wybrzeżu, jak również na wodach śródlądowych (rzeki, jeziora).
- 2) Wybór tematu o treści morskiej (jak w pkt. 1) oraz wielkość pracy dowolna. Ilość prac wykonanych i nadesłanych przez jednego uczestnika konkursu nie może przekraczać 3 egz. (o różnej tematyce).
- 3) Prace konkursowe mogą być wykonane dowolną techniką.
- 4) Praca konkursowa musi być wykonana osobiście przez ucznia lub uczennicę. Jakkolwiek pomoc przy wykonywaniu pracy przez osoby drugie jest niedopuszczalna.

II. Podział prac na grupy:

Wszystkie nadesłane prace będą podzielone na dwie grupy w/g wieku wykonawców:

- 1) Prace wykonane przez młodzież szkolną w wieku od lat 8 do 12.
- 2) Prace wykonane przez młodzież szkolną w wieku od lat 12 do 16.

Każda praca winna być zaopatrzona w czytelny podpis (imię i nazwisko), adres, nazwę szkoły oraz wiek ucznia lub uczennicy.

W konkursie może wziąć udział młodzież szkolna, zarówno zrzeszona w Lidze Morskiej jak i niezrzeszona.

III. Nagrody:

Dla grupy I-szej będą przyznane nagrody:

- a) bezpłatny udział w wycieczce (3-dniowej) na Wybrzeże — 15 równorzędnych nagród,
- b) 10-tomowe biblioteczki o treści morskiej — 15 równorzędnych nagród,
- c) komplety kolorowych ołówków — 15 równorzędnych nagród,
- d) wartościowe książki — 75 równorzędnych nagród,
- e) prenumeraty roczne wydawnictw L. M. (bezpłatne) — 75 równorzędnych nagród.

Dla grupy II-iej będą przyznane nagrody:

- a) bezpłatny pobyt w ośrodku turystycznym L. M. (2-tygodniowy i tygodniowy), — 15 równorzędnych nagród,
- b) 10-tomowe biblioteczki o treści morskiej — 15 równorzędnych nagród,
- c) komplet przyborów malarskich — 15 równorzędnych nagród,
- d) wartościowe książki — 75 równorzędnych nagród,
- e) prenumeraty roczne wydawnictw L. M. (bezpłatne) — 75 równorzędnych nagród.

IV. Terminy zgłoszenia i wykonania prac:

1) Okres dla wykonania prac malarskich trwa do 30 listopada r.b.

Zgłoszenia do konkursu winny być nadsyłane do dnia 1 listopada b.r. za pośrednictwem jednostek organizacyjnych Ligi Morskiej (Okręgów, Oddziałów i Kół), które do dnia 5 listopada b.r. nadesłały imienne wykazy zgłoszonych uczestników konkursu (w zgłoszeniu należy podać: imię, nazwisko, dokładny adres, wiek uczestnika, nazwę szkoły, w której uczestnik uczy się).

3) Wykonana praca konkursowa winna być przesłana przez wykonawcę bezpośrednio do Zarządu Głównego L.M. Redakcja Wydawnictw, Warszawa, ul. Widok 10 do dnia 10 grudnia b.r.

4) Ogłoszenie wyników konkursu w miesięczniku L.M. „Morze i Marynarze Polski“, w radio i prasie oraz uroczyste rozdanie nagród nastąpi do dnia 31 grudnia 1950 r.

V. Skład jury konkursu:

Skład jury konkursowego składać się będzie z przedstawicieli:

- 1) Ligi Morskiej,
- 2) Ministerstwa Oświaty,
- 3) Ministerstwa Kultury i Sztuki,
- 4) Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego,
- 5) Związku Artystów Plastyków,
- 6) Towarzystwa Przyjaciół Dzieci,
- 7) Związku Nauczycielstwa Polskiego,
- 8) Związku Harcerstwa Polskiego,
- 9) Związku Młodzieży Polskiej.

wystawy warszawskiej), Władysława Lama („Domek w Jelitowie“) jedna z najlepszych prac z ostatniej własnej wystawy artysty, Ignacego Klukowskiego („Kutry rybackie we mgłę“), Janna Gasińskiego — laureata nagrody plastycznej m. Gdyni, popularna akwarelistka Marię Wlazłowską i przedstawiającego się już niemal wyłącznie na tematy morskie grafika Stanisława Rolicza.

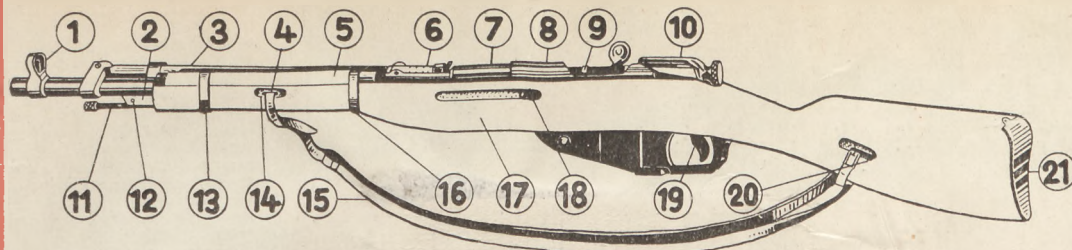
Wszyscy wymienieni i w ogóle wszyscy wystawiający mają przed sobą jeden cel: pokazać społeczeństwu morze i pracę na morzu. Wkroczywszy na drogę realizmu socjalistycznego i ucząc się na wzorach radzieckich niewątpliwie zadanie swoje wykonają.

P I O T R K R A A K

(Dokończenie ze str. 20)

REFLEKSJE POFESTIWALOWE

wystawie dzieje się nad morzem. Oddech naszych marynistów zamknięty jest w większości wypadków ścianami statków leżących w porcie lub kutrów wypoczywających w przystani. Większość malarzy nie wyszła jeszcze na szerokie wody, nie zacerpnęła tego ożywczego oddechu jaki daje nieograniczony niczym przestwór wodny. Nie zmienia to jednak faktu, że wystawa jest bardzo interesująca i zawiera wiele cennych prac mimo ich dość różnego poziomu. Jak już jednak zaznaczyliśmy pierwszeństwo przyznać należy zwartej i mającej własny wyraz grupie malarzy, pracujących nad morzem. Mamy



UCZMY SIĘ STRZELAĆ

Kmdr ppor. St. Kańkowski

W ramach programu szkolenia młodych kadr Ligi Morskiej, uwzględniono również naukę strzelania, jako jeden z czynników wychowania sportowego, niezwykle ważny dla wzmocnienia obronności kraju. Z podstawowymi wiadomościami wyszkolenia strzeleckiego zapoznaje Czytelnika właśnie niniejszy artykuł.

JAK OBCHODZIC SIĘ Z KARABINEM?

Karabin, który nazywamy będziemy dalej popularnie używanym skrótem — kb, jest bronią dającą najlepsze wyniki w strzelaniu na odległość do 400 m. Wyborowi strzelcy osiągają jednak dobre wyniki również do 800 m.

Oddanie strzału z kb składa się z następujących czynności:

1. przyjęcie odpowiedniego ułożenia ciała dla tak zwanego — złożenia się,
2. ładowanie i nastawianie celownika,
3. złożenie się,
4. wycelowanie,
5. ścignięcie spustu.

Przy celowaniu należy wstrzymać oddech na naturalnym wydechu, zamknąć lewe oko, prawym zaś patrzeć przez szczerbinę i muszkę tak, by muszka znalazła się po środku szczerbiny, a wierzchołek jej na równej wysokości z górną krawędzią szczerbiny (uważać przy tym należy, aby karabin nie był skrzyżony na boki) i w takim położeniu naprowadzić karabin na punkt celowania, naciskając język spustowy.

Przy oddawaniu strzału należy powoli i równomiernie naciskać na język spustowy pierwszym stawem palca wskazującego dotąd, aż kurek zeskoczy z napędu, t. zn. nastąpi strzał.

Z karabinu można strzelać w następujących postawach: „leżąc”, „kłęząc”, „siedząc” i „stojąc”.

POSTAWA STRZELECKA „LEŻĄC”

Do strzelania w postawie strzeleckiej „leżąc” należy pochylić karabin wylotem lufy w kierunku celu, wykonać wypad prawą nogą w przód i lekko w prawo, w ślad za tym pochylić

OPIS KARABINKU wz. 1944 — 1. muszka, 2. skuwka łoża, 3. bagnet (złożony) 4. przedni otwór pasa, 5. nakładka, 6. celownik, 7. lufa, 8. komora zamkowa, 9. trzon zamkowy, 10. kurek, 11. wycior, 12. wkręt skuwki łoża, 13. bączek przedni, 14. okucie przedniego otworu do pasa, 15. pas z kłamrą, 16. bączek tylny, 17. łożo, 18. sworzeń oporowy, 19. język spustowy, 20. tylny otwór pasa, 21. trzewik kolby.

tułów piersią do kolana, jednocześnie opierając lewą rękę (palcami dłoni do zewnątrz) o ziemię tuż przy prawej stopie. Następnie opierając się kolejno na lewej ręce i udzie lewej nogi, położyć się na lewy bok i łokieć lewej ręki, wyprostowując jednocześnie nogi, położyć kb na dłoni lewej ręki (przed celownikiem) i oprzeć kolbą o ziemię. Następnie załadować i nastawić celownik.

Po załadowaniu kb należy odpowiednio ułożyć ciało opierając się na łokciach, nogi znajdują się wówczas lekko rozwarłe, pięty zwrócone do wewnątrz, przywarłe do ziemi, wzrok skierowany przed siebie. Nie tracąc z oczu celu, prawą ręką objąć szyjkę łoża i położyć wskazujący palec pierwszym stawem na język spustowy, wycelować i oddać strzał.

POSTAWA STRZELECKA „KŁĘCZĄC”

Do strzelania z postawy strzeleckiej „kłęząc” należy: unosić karabin wylotem lufy w kierunku celu, pochwycić go lewą ręką pod celownikiem, jednocześnie cofając do tyłu stopę prawej nogi szybko do tyłu klęknąć na prawe kolano i usiąść na obcasie. Lewą rękę oprzeć na udzie lewej nogi, a prawą przenieść na rączkę zamkową, załadować karabin i nastawić celownik. Golen lewej nogi ustawić możliwie pionowo, a uda nogę powinny tworzyć kąt nieco mniejszy od prostego. Postawa winna być swobodna, mięśnie nóg nie napięte. Przy składaniu się do strzału należy łokieć lewej ręki oprzeć o mięśnie uda lewej nogi,

lub w zależności od budowy ciała łokieć opuścić nieco niżej kolana, łokieć prawej ręki podnieść i przycisnąć kolbę karabinu do ramienia. Celowanie i oddanie strzału wykonuje się tak samo, jak w postawie strzeleckiej „leżąc”.

POSTAWA STRZELECKA „SIEDZĄC”

Do strzelania z postawy strzeleckiej „siedząc” należy usiąść na ziemi krzyżując nogi (po turecku) i podciągnąć je pod siebie w ten sposób, żeby stopa prawej nogi znajdowała się między udem a golenią lewej nogi, a stopa lewej nogi podciągnięta pod gołąń prawej nogi. Lewą rękę oprzeć dowolnie na udzie lewej nogi i ująć tą ręką kb pod celownikiem. Energicznym ruchem prawej ręki otworzyć zamek, załadować kb i następnie nastawić celownik.

Przy składaniu się w postawie strzeleckiej „siedząc” należy łokieć obu rąk oprzeć o mięśnie kolana, lub poniżej kolana, — w zależności od budowy ciała strzelca. Pozostałe czynności wykonuje się tak samo, jak w postawie strzeleckiej „leżąc”.

POSTAWA STRZELECKA „STOJĄC”

Do strzelania z postawy strzeleckiej „stojąc” należy zrobić pół zwrotu w prawo (w stosunku do celu) i nie przestawiając lewej nogi postawić ją na lewo na szerokość najdogodniejszą dla strzelca, rozkładając przy tym ciężar ciała równomiernie na obie nogi. Jednocześnie prawą ręką unieść karabin wylotem lufy w kierunku celu i pochwycić go lewą ręką pod celownikiem. Łokieć prawej ręki przycisnąć do boku, prawą rękę przenieść na rączkę zamkową. Resztę czynności wykonuje się tak samo jak w postawie strzeleckiej „leżąc”. Przy składaniu się w tej postawie kb należy oprzeć pudełkiem magazynku na dłoni lewej ręki (bliżej kciuka) przycisnąć kolbę do ramienia. Łokieć lewej ręki oprzeć o bok, albo na ładownicy (jak wygodniej). Łokieć prawej ręki unieść na wysokość prawego ramienia, względnie nieco niżej. Resztę czynności przy strzelaniu „stojąc” wykonuje się tak jak przy strzelaniu „leżąc”.

ST. KAŃKOWSKI KMDR PPOR.

Odpowiedzi Redakcji

Leon Saniewski — Ostrołęka. W sprawie wstąpienia do czynnej służby wojskowej w Marynarce Wojennej jako ochotnik, winniście się zgłosić do terenowej RKU lub Komendy SP. Natomiast informacja co do warunków przyjęcia do szkół morskich wraz z ich wyszczególnieniem, znajdziecie w Informatorze PCWM, który wysłaliśmy Wam pocztą. Jeżeli chodzi o radę, w jakim powinniście pójść kierunku — niestety nie możemy na ten temat się zupełnie wypowiedzieć, gdyż nie podaliśmy żadnych danych o sobie jak: przede wszystkim wiek, wykształcenie, zamiłowania.

Janas Włodzimierz — Nowa Ruda pow. Kłodzko. Niestety — podania Waszego nie mogliśmy skierować dalej, gdyż przede wszystkim w ogóle go nie podpisaście. Chcąc zostać wykwalifikowanym rzemieślnikiem o specjalności z zakresu budownictwa okrętowego — winniście starać się o przyjęcie do Zawodowej Szkoły Stoczniowej. Nauka w tych szkołach trwa 3 lata i jest bezpłatna. Uczniowie pracują jako praktykanci na Stoczni i są wynagradzani wg umowy zbiorowej. Przyjmowani są kandydaci z ukończonymi 7 kl. szkoły podstawowej. Podanie o przyjęcie wraz z dokumentami należy składać do Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego — Wydział Szkolenia — w Gdańsku, ul. Jana z Kolna 31, do kad również należy zwracać się po dokładne informacje i warunki przyjęcia. Radzimy spróbować.

Ostrowski Włodzimierz — Międzyzdroje. W numerach z bieżącego roku znajdziecie wszelkie informacje, o które zapytujecie, ewentualnie adresy, gdzie należy zapytania o dokładne informacje kierować. Radzimy więc przejrzeć te czasopisma dokładnie — a wszystko będzie jasne. Poza tym, jak już kilkakrotnie pisaaliśmy, po nadesłaniu znaczka pocztowego za 5 zł wysyłamy Informator PCWM, w których są wyszczególnione wszelkie szkoły, przygotowujące do pracy na morzu wraz z warunkami przyjęcia. Za pozdrowienia dziękujemy.

Jaros Andrzej, Chróścicki Erwin — Konstancin. Informator wysłaliśmy wraz z załączonymi podaniami do PCWM na obydwa adresy — jak sobie zczytacie. A teraz postaramy się odpowiedzieć na Wasze pytania:

1) Skajlaft — po prostu świetlnik — okno umieszczone na pokładzie statku i przepuszczające do wnętrza światło dzienne.

2) Szpigaty — otwory w nadburciu służące do odprowadzania wody z pokładu za burtą.

3) Waterweys — najniższe miejsce pokładu ciągnące się wzdłuż burt. Ścieka tam woda z pokładu i przez szpigaty odprowadzana jest za burtą.

4) Echsonda — inaczej sonda akustyczna służy do mierzenia głębokości morza, czasem jakiś upływ od chwili nadania dźwięku pod dnem statku, do chwili jego powrotu po odbiciu się o dno morskie. Sonda takie pracują na dźwiękach słyszalnych lub na ultradźwiękach.

5) Siłę wiatru mierzy się specjalnym przyrządem tzw. wiatromierzem i określa się ją wg skali Beauforta. Jest to międzynarodowa skala dla określenia siły wiatru.

Wysocki Zbigniew, Szczecin-Mikuszewo, Hajduk Zbigniew, Szczecin, Stoleczyn, Rose Henryk — Wrzeszcz, Stanisław Augustyn — Tarnów. — W sprawach prenumeraty bieżącej, jak również w sprawie nabycia zaległych numerów naszego pisma, należy się zwracać bezpośrednio do Administracji Wydawnictw Ligi Morskiej, Warszawa ul. Wiodok 10.

POSTAWY strzeleckie



leżąc



stojąc



kłęząc



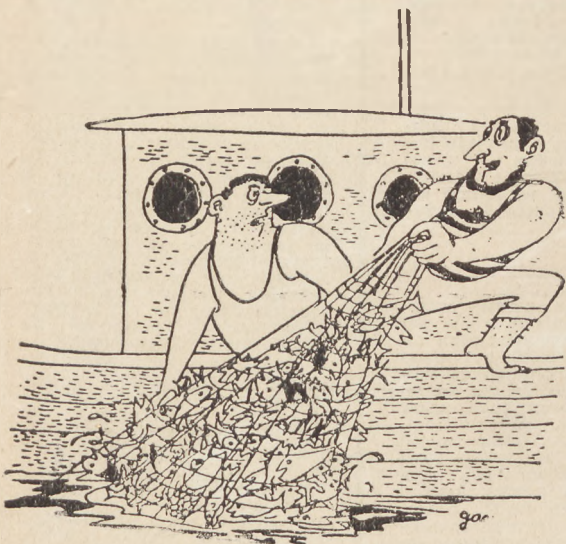
siedząc

BADACZ NOWEJ GWINEI

Rosyjscy uczeni dali olbrzymi wkład w wiedzę geograficzną. Pomnikami ich czynów są rozrzucone po całym świecie nazwy wysp, cieśnin i zatok noszące nazwiska sławnych podróżników i geografów. Jednym z takich badaczy jest Mikołaj Miktucha — Maktaj. Przysłużył się on wielce w dziedzinie badań geologicznych Nowej Gwinyi oraz w dziedzinie studiów nad jej mieszkancami — Papuasami. W roku 1871 przybył on do Nowej Gwinyi, i osiedlił się na brzegu zatoki Astrolabil. Dłuzszy czas spędził wśród Papuasów, gdzie studiował ich język i obyczaje, zaprzyjaźnił się z nimi i zdobył ich zaufanie. Pokochał on ten dobry i łagodny naród i cierpliwie wiedząc dobrze o tym, że oczekuje go zagłada z zabarzoną ręką kapitału, nieoszczędzającego nic na swej drodze do panowania. Zapiski Mikołaja Maktaja niewspółmiernie wzbogaciły studia nad ludami Oceanu Spokojnego, w odniesieniu do Nowej Gwinyi.

Wielu spośród Czytelników miało możność poznać życie i pracę wielkiego rosyjskiego podróżnika i badacza z wyświetlanego na ekranach polskich filmów p.t. „Dusze Czarnych”

— Co robisz w dzień wolny od pracy?
— Idę na ryby...



Zeglarze średniowiecza mieli z dwóch przyczyn bardzo utrudnione zadanie doprowadzić okręt do portu przeznaczenia. Pierwszą taką przyczyną był fakt, że nauka stała wówczas na bardzo niskim poziomie, ale to nie między innymi utrudnieniem właśnie owej przyczyny. „Uczenni” teologowie pragnąc bowiem utrzymać w posłuszeństwie masy ludowe zabraniali komentowania wszelkich zagadnień wiedzy o życiu w inny sposób jak głosili ją oni. Tak na przykład w wieku VI Kommas Indikopleustes wyobrażał sobie świat na wzór legend biblijnych jako płaskie otoczone oceanem. W dziedzinie nauk astronomicznych, tak potrzebnych dla rozwiązywania zagadnień nawigacji — nie tylko, że od czasów Egiptu i Babilonu nie poczyniono żadnych kroków naprzód, ale przez oddanie pierwszeństwa mitom szeregu zdobytych wiedzy celowo usunięto. Jednak słońce i gwiazdy by-



SŁOWO O

Nie jest prawdą — tak jak to twierdzą niektórzy — że marynarze nie umieją pływać... że nawet nie jest to im potrzebne.

Legendę tę (gdyż inaczej nie można tego nazwać) urobiły, rzecz jasna, różne reakcyjne sylwetki „maminsynków” — czyli mówiąc językiem potocznym „fajtlapów” — predestynowanych do wygłaszania podobnych opinii z uwagi na „dużą znajomość” spraw morskich — poznawanych z okien kasyna, lub pensjonatu dla tak zwanych „wyższych sfer towarzyskich”.

Ale dziś!.. Dziś, kiedy każdy człowiek — rozmaito wany w morzu, — ma wszelkie dane ku temu, by poświęcić się szczytnej służbie marynarza — dziś obro-

nie swego k pomocy blisk on swą wie bądzmy pr każdy kandydat na marynarza przechodząc przeszkolenie praktyczne uczy się pływać i to pływać dobrze, by móc w każdej chwili nieść pomoc słabszemu.

I nie tylko on. Każdy obywatel — dbający choć trochę o swoje życie uczy się pływać. Wszyscy mamy

szereg ków — zaważnie zowania z stro- ny wychowa- którzy przez niezrozumie powa- gi zagadnienia umasowienia tej gałęzi sportu dopuścili do karygodnych, brzemien- nych w skutki wypadków.

A więc — póki jeszcze grzeje nas słońce, póki dopisuje pogoda — przystąpmy do nauki pływania.

KORZENIE

W historii odkryć geograficznych dużą rolę odegrały tzw. „korzenie”. Ich zapotrzebowanie jako przyprawy do potraw spowodowało konieczność poszukiwania najkrótszej drogi importu. „Korzenie” używano nie tylko do przyprawienia potraw, ale również jako rzekomego „środka przeciw zaradzie”.

Dostawcą korzeni były Indie Wschodnie, wyspa Ceylon, Moluki i półwysp Malajski



ATOMOWI STRATEDZY

Niektórzy entuzjaści „amerykańskiego stylu życia”, a co za tym idzie tzw. „atomowej strategii” amerykańskiej, o której od szeregu lat wykrzykuje peany rzekomej chwały „Głos Ameryki” i cała dolarowa prasa — srodze zawiedli się na amerykańskiej agresji w Korei. Okazało się bowiem, że rozklamowany sprzęt amerykański bywa wprawdzie niedościgniony, ale jedynie wówczas kiedy używany jest do spiesznej ucieczki z pola bitwy. Amerykańskie „niezwyciężone” superfortece potrafią również spadać pod cełnym ogniem jak dojrzałe gruszki. A co do użycia „prześławnej” floty wojennej USA, to jej najaktywniejszą działalność zaobserwować można było, jeśli miała ona przed sobą nadbrzeżne wsie rybackie.

Skąd jednak wzięły się owe mity o amerykańskiej „strategii atomowej” i innych wyższościach „kultury atlantyckiej”. Mity te ukuto na podstawie rzekomych sukcesów armii USA w czasie wojny na Pacyfiku.

Nie mamy niestety miejsca, aby szerzej omówić owe „sukcesy”. Wspomnimy jednak o jednym z nich. O „prześławnej”

operacji na Wyspach Aleuckich w r. 1943.

Operacja zakrojona była na wielką skalę. Brała w niej udział flota USA reprezentowana przez siły lekkich i desantowych przez eskadrę pancerników, brał udział korpus lotniczy, a przede wszystkim amerykańska — kanadyjska desantowa grupa piechoty morskiej, licząca 38 000 ludzi. Celem operacji miała być wyspa Kiska, nad którą powiewał sztandar Samuraja.

Osiemnaście dni i nocy

trwał ostrzał wyspy z morza i bombardowanie lotnicze. Osiemnaście dni o świcie, pod osłoną ciężkiej artylerii pancerników, pod osłoną sztucznej mgły — ruszyli do szturmowania bariery desantowej. Ale kiedy „niezwyciężone” wojska osiągnęły wybrzeże, okazało się, że wyspa jest pusta. Japończycy opuścili ją jeszcze przed rozpoczęciem wszelkich działań wojennych na tym obszarze. Operacja pod wyspą Kiska zakończyła się nadaniem szeregu odznaczeń co „znamienitszym” dowódcom i przeszła rzecz jasna do historii „sławy” amerykańskiego oręża.

ZAKOŃCZENIE WIELKIEGO KONKURSU

najmniejszego miesięcznika



W poprzednim numerze ZBG ogłoszony został konkurs na podpis do powyższego rysunku. Podpis ten powinien wyrażać treść kartki, którą widoczny na ilustracji mieszkaniec wyspy znalazł w wylądowanej butelce. Impreza ta, będąca jednocześnie godziwą rozrywką w okresie wczasów, dała wspaniałe rezultaty. Nie jesteśmy w stanie podać tutaj wszystkich pomysłów jakie nadesłali nam wszyscy Czytelnicy o wyrobionym tzw. zmysle humoru. Z pośród tych setek wyróżniono specjalnie cztery, które poniżej zamieszczamy.

1. „Niniejszym zawiadamiamy Was, że na Waszą prośbę z dn. 9. 5. 1945 został Wam przyznany lokal jednoizbowy z bieżącą wodą w cichym ustroniu” — G. B. (Kraków).

2. „Truman nie jest prezydentem — możesz wracać” — Witold Kucharski (Sopot).

3. „Urząd Kwaterników dokwaterowuje do Waszego mieszkania na wyspie Niam-Niam pięcioosobową rodzinę wraz z używalnością ogniska (domowego)” — L. S. (Grójec k/Warszawy).

4. „Czy zaprenumerowałeś już miesięcznik Ligi Morskiej „Morze i Marynarz Polski?” — Jerzy Zawadzki (Białzki, pow. Kalisz).

Nagrody w postaci pięknych (ponieważ innych Redakcja nie przydziela) książek zostaną rozdane w odpowiednim czasie. Czytelników, którzy podali tylko swoje inicjały prosimy o zdradzenie bliższych danych (np. wzrost, kolor oczu itp.) aby można było skierować do nich nasze cenne nagrody.

PIERWOWZORY SEKSTANSU

ły na bezbrzeżnym oceanie i morzu zawsze i wciąż jedynymi wskazówkami dla żeglarzy. Dlatego tak pilnie badali oni firmament.

W owym właśnie czasie zjawiał się w Eurowoźwór dzisiejszego sekstansu. Był to tak zwany „gwiazdomierz”, nazywany wówczas „astrolabium”, przyjęty zresztą od żegla-

rzy arabskich. Drugim, podobnym pierwotnym sekstansu była tzw. „laska Jakuba”, którą widzieliśmy na ilustracji. Co do twórcy tego przyrządu, to istnieją na ten temat różne zdania. Jedni uważają za jego konstruktora Katalończyka Lewi Izraelite, a inni humanistę norymberskiego Regiomontana.

